1/86

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

H0-Modell Baureihe 95



Dampf und Winterlandschaft

Noch verkehren zwischen Dresden-Klotzsche und Straßgräbchen-Bernsdorf verschiedene Güterzüge mit rekonstruierten Lokomotiven der Baureihe 52. Sie übernehmen nicht nur den Zugdienst, sie rangieren auch auf den größeren Bahnhöfen dieser Strecke.

Jedoch werden auch hier die Dampfloks bald ganz verschwunden sein. Das Bw Kamenz hat den Dampflokeinsatz bereits ab Juni 1985 stark eingeschränkt. Personenzugleistungen gibt es nicht mehr. Reizvolle Wintermotive kann der interessierte Eisenbahnfreund zwischen den Bahnhöfen Königsbrück und Königsbrück Ost finden, wie die Fotos auf dieser Seite zeigen.

1 Die Lok 52 8134 überquert mit dem Nahgüterzug 66215 den Viadukt über die Pulsnitz. Dieses inzwischen 86 Jahre alte Bauwerk hat eine Länge von 212 Metern und ist 14 Meter hoch.

2 Personenzug 4865 mit der Lok 52 8122 während eines kurzen Aufenthalts im Bahnhof Königsbrück Ost. Man beachte die EZMG-Technik. Über sie berichtete der „me" im Heft 9/85, Seiten 16 und 17.

3 Der Personenzug 4865 verließ nach kurzem Aufenthalt den Bahnhof Königsbrück Ost und strebt eilig seinem nächsten Ziel – Königsbrück – zu.

4 und 5 Vergangenheit sind auch diese Motive: Ein planmäßiger Personenzug mit Dampflok verläßt Königsbrück.

Fotos: J. Ramisch, Leipzig (12. Februar 1985)

1



2



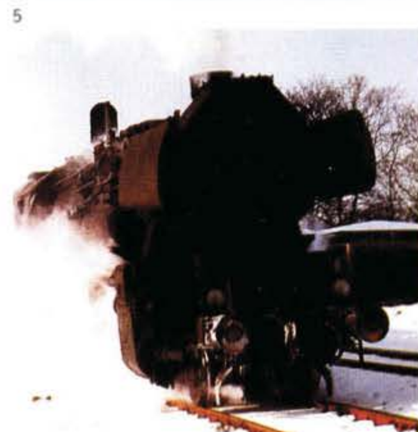
3



4



5



modell eisenbahner

inhalt

1/86

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
35. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Zum Titelbild
In dieser Januarausgabe wird sie ausführlicher vorgestellt: die 95er, das H0-Modell aus dem VEB PIKO Sonneberg. Unser Schnappschuß gelang übrigens während der großen Berliner Modellbahn-Ausstellung 1985, als ein solches Modell auf der Gemeinschaftsanlage der AG 3/4 Meißen unermüdlich seine Runden drehte. Neu war auch die filigrane Brückenkonstruktion; sie entstand in Anlehnung an die „Müngstener Brücke" unter den Händen von Olaf Herfen, Dresden. Mehr über diese Ausstellung bzw. das neue H0-Modell erfahren Sie auf den Seiten 16 bis 20!
Foto: J. Nagel, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
P 224/85

Redaktionsschluß: 17. 12. 1985
Geplante Auslieferung: 23. 1. 1986

Verlagspostamt Berlin

Geplante Auslieferung des Heftes 2/86: 25. 2. 1986

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Blick in die Zukunft

Während der zurückliegenden fünf Jahre vollbrachte die Eisenbahn Transportleistungen in bisher nicht gekannten Größenordnungen. Auf der Grundlage der auf dem X. Parteitag der SED beschlossenen ökonomischen Strategie wurde der spezifische Transportaufwand um mehr als 20 Prozent gesenkt. Gleichzeitig sind 38 Millionen Tonnen Güter von der Straße auf die energiegünstigeren Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschiffahrt verlagert worden.

Das wichtigste Rationalisierungsvorhaben bei der Deutschen Reichsbahn war und bleibt die Streckenelektrifizierung. 925 km Strecken wurden seit 1981 elektrifiziert,das sind 200 km mehr, als der Fünfjahrplan vorsah. Der elektrische Betrieb trug entscheidend zur Leistungssteigerung auf den wichtigsten Magistralen bei.
Untrennbar mit der Intensivierung und effektiven Gestaltung der Transportprozesse und Fahrzeuginstandhaltung sind aber auch die Einführung von Mikroelektronik und Robotertechnik verbunden. Sie haben in den vergangenen Jahren in zahlreichen Bereichen des Verkehrswesens Einzug gehalten. Erste Erfahrungen auf dem Gebiet der Mikroelektronik wurden beispielsweise auf elektrischen Triebfahrzeugen durch den Einbau von Bordrechnern gesammelt.

In der zweiten Hälfte der 80er Jahre werden die Anforderungen an die Deutsche Reichsbahn weiter wachsen.
Die ständig steigenden Warenwerte, die auf der Schiene zu transportieren sind, erfordern modernste Transporttechnologien. Mehr denn je zwingt dies zum Einsatz einer Technik, die solche Forderungen erfüllen kann. Dabei wird auch bei der Eisenbahn die Prozeßautomatisierung eine herausragende Rolle spielen. Transporttechnologien und Technologien zur Fertigung von Transportmitteln sowie deren Instandsetzung erfolgen mehr und mehr auf der Basis dieser Wirkprinzipien.

In diesem Zusammenhang begegnen uns zunehmend zwei Abkürzungen: CAD und CAM. Was bedeuten sie? CAD ist die computerunterstützte Konstruktion bzw. Entwicklung (**C**omputer **A**ided **D**esign), und unter CAM versteht man die computerunterstützte Fertigung (**C**omputer **A**ided **M**anufacturing). Diese Technik führt zur Automatisierung ganzer technologischer Prozesse. Das betrifft in erster Linie die rechnergestützte Erfassung und Disposition des Güterwagenparks ebenso wie die Weiterentwicklung moderner Abfertigungssysteme im Reiseverkehr unter besonderer Berücksichtigung des bargeldlosen Fahrausweisverkaufs. Ein neuer Anwendungsbereich für das CAD/CAM-System ist ebenfalls der Containertransport, der im übrigen bis 1990 eine Steigerung um 12 bis 15 % erfahren wird.

Teilautomatisierung im Güterwagenbau und die Instandsetzung von Eisenbahnfahrzeugen überhaupt, wie aber ebenfalls die mikroelektronisch gestützte Diagnose bei modernen Triebfahrzeugen werden immer mehr Anwendungsbereiche. Eingeschlossen sind leistungsfähige Technologien und Mechanismen zur Innen- und Außenreinigung von Reisezugwagen.

Der eisenbahneigene Rationalisierungsmittelbau wird dafür die notwendigen Voraussetzungen schaffen.

Jedoch die Technik selbst ist nur eine Seite der Medaille. Sie stellt weitreichende Anforderungen an die Qualifikation der Werktätigen. In unserem Lande stellen diese Aufgaben keine unlösbaren Probleme dar. Mit den zur Aus- und Weiterbildung geschaffenen bzw. vorgesehenen Möglichkeiten lernen zahlreiche Menschen die neue Technik beherrschen. Freigesetzte Arbeitskräfte werden andere wichtige Aufgaben übernehmen. Dabei werden sich die Arbeits- und Lebensbedingungen weiter verbessern. Ohne Kenntnisse über Prozeßrechentechnik werden viele Eisenbahner von morgen nicht mehr auskommen können.

Die Weichen sind zum Jahr 2000 gestellt. Wie Verkehrsminister Otto Arndt auf der Rationalisierungskonferenz der Deutschen Reichsbahn vor wenigen Monaten betonte, geht es schließlich darum, den spezifischen Transportaufwand im Binnengüterverkehr bis 1990 um weitere 3 bis 4 Prozent zu senken. Das nunmehr erreichte jährliche Elektrifizierungstempo hat 300 Streckenkilometer erreicht. Dies wird auch bis 1990 beibehalten. Neben der Elektrifizierung der Strecke Berlin–Pasewalk–Stralsund–Mukran werden diese Arbeiten vor allem im Rbd-Bezirk Cottbus fortgesetzt. In diesem Zusammenhang steht auch die kürzlich erfolgte Aufnahme des elektrischen Betriebes zwischen Roßlau und Lutherstadt Wittenberg. Durch die weitere Umstellung hochbelasteter Hauptstrecken wird nicht nur die Leistungsfähigkeit im Güterverkehr erhöht, sondern es werden auch Voraussetzungen für eine Verbesserung des Reiseverkehrs geschaffen. Neue Städteexpreßzugverbindungen werden in den nächsten Jahren das Netz der schnellfahrenden Züge Schritt für Schritt erweitern. Städteexpreßzüge sind auch zwischen einigen Beirksstädten sowie weitere von und nach Berlin vorgesehen. Das seit 1981 um nahezu 1000 km erweiterte Streckennetz mit Fahrdraht ermöglicht es auch, die Laufleistungen der elektrischen Triebfahrzeuge durch die Einführung von Langläufen rationeller und effektiver zu gestalten. Zugfunk und punktförmige Zugbeeinflussung werden ebenso wie neue Gleisbildstellwerke und Abschnitte mit automatischem Streckenblock dazu beitragen, daß die Durchlaßfähigkeit hochbelasteter Strecken erhöht werden kann.

Der Städtische Nahverkehr wird entsprechend den gesellschaftlichen Erfordernissen planmäßig weiter entwickelt. Auch an ihn werden hohe Anforderungen gestellt. Neue Wohn- und Arbeitsgebiete sollen vor allem durch elektrisch betriebene Verkehrsmittel erschlossen werden. Dabei besitzt der weitere Ausbau der Straßenbahn einen hohen Stellenwert. Beträchtliche Streckenerweiterungen sind vor allem in Berlin vorgesehen. Hier und in weiteren wichtigen Städten ist der Einsatz neuer leistungsfähiger, mit moderner Thyristorsteuerung ausgerüsteter Tatrabahnen vorgesehen. Sie werden das Verkehrsangebot verbessern und gleichzeitig energieökonomischer fahren.

All diese Vorhaben sind auf eine höhere Wirtschaftlichkeit und Effektivität sowie auf ständig bessere Verkehrsangebote gerichtet, eine Aufgabe, die für die Bürger unseres Landes von Nutzen sein wird.

wdm.

Liebe Leser!

Ein ereignisreiches Jahr liegt hinter uns. Wir feierten drei bedeutende Jubiläen: den 40. Jahrestag der Befreiung vom Hitlerfaschismus, das 40. Jahr der Eisenbahn in Volkes Hand und das 150jährige Bestehen der Eisenbahnen auf deutschem Boden. Diese Höhepunkte erfuhren bei der Gestaltung des 85er Jahrgangs besondere Aufmerksamkeit. Zahlreiche Leser haben uns dabei geholfen. Darüber hinaus erreichten uns täglich aus nah und fern viele Zuschriften, aus denen wir Ihre Zustimmung über die einzelnen Ausgaben entnahmen. Gleichzeitig gab es eine Fülle ideenvoller Anregungen, um den „modelleisenbahner" noch interessanter und informativer zu machen. Allen, die uns halfen und geschrieben haben, danken wir sehr.

Auch für 1986 haben wir uns viel vorgenommen. Im Jahr des XI. Parteitages der SED beabsichtigen wir noch mehr über die moderne Technik bei der Deutschen Reichsbahn zu berichten. Der sich schnell entwickelnde wissenschaftlich-technische Fortschritt umfaßt nahezu alle Gebiete des Eisenbahnwesens, ein Umstand, den wir auch bei Gestaltung unserer Gemeinschafts- und Heimanlagen im Auge behalten sollten. Die bevorstehenden Bezirksdelegiertenkonferenzen und der Verbandstag des DMV sind ein guter Anlaß, unsere Vorhaben darzulegen. Wir werden dies mit der Veröffentlichung geeigneter Beiträge unterstützen.

Nach wie vor sollten Beiträge über die Geschichte der Eisenbahn und der Traditionspflege nicht zu kurz kommen. Die kürzlich veröffentlichten Thesen zur 750-Jahr-Feier Berlins können dazu sicherlich manche Anregungen geben. Dabei nicht nur die Technikgeschichte zu behandeln, sondern auch auf die verkehrspolitische Entwicklung einzugehen, wurde mit großem Interesse aufgenommen und wird deshalb auch künftig zu berücksichtigen sein.

Im Modellbahnteil unserer Zeitschrift wollen wir wie gewohnt möglichst in jeder Ausgabe eine Gemeinschafts- oder Heimanlage in Wort und Bild vorstellen. Die im In- und Ausland beliebte Güterwagenserie ist zwar abgeschlossen, dennoch werden wir spezielle Beiträge über Fahrzeuge mit Hinweisen zum Modellbau veröffentlichen. Frisuren erfreuen sich nach wie vor großer Beliebtheit. Anregungen dazu sind immer gefragt. Geplant ist in diesem Zusammenhang eine Serie über den Häuserbau aus handelsüblichen Teilen. „Das gute Beispiel" schließlich widmet sich 1986 einem ganz aktuellen Thema des Vorbildes, nämlich der Elektrifizierung auf Modellbahnanlagen.

Auf zwei Neuerungen im 86er Jahrgang wollen wir Sie besonders hinweisen: 1986 wird auf vielfachen Wunsch unserer Leser eine Jugendseite eingeführt. Die im Heft 8/85 zu diesem Thema erschienene Veröffentlichung fand große Resonanz. Die gemeinsam mit der Jugendkommission im Präsidium des DMV erarbeitete Konzeption sieht eine vielseitige Thematik vor, u. a. kleine Frisuren an Modellen, kurze einfache Bauanleitungen, Gleispläne ebenso wie eine Lexika-Ecke oder Tips über elektronische Schaltungen oder Landschaftsgestaltung. Die erste Jugendseite ist im Heft 4/86 vorgesehen.

Natürlich finden Sie im neuen Jahr auch Verbandsmitteilungen und Bevölkerungsanzeigen. Wir haben sie typographisch verändert und dadurch zusätzlich Platz für andere wichtige Informationen erhalten.

Wir freuen uns, wenn Sie uns auch in diesem Jahr wieder schreiben, was Ihnen am „me" gut gefällt und was wir aus Ihrer Sicht noch besser machen könnten.

In diesem Sinne eine weitere gute Zusammenarbeit

Ihr Wolf-Dietger Machel

Dank und Anerkennung für Prof. Harald Kurz

Am 31. Dezember 1985 ist der Vizepräsident unseres Verbandes, Professor em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, aus Altersgründen von der Funktion des Vorsitzenden des Technischen Ausschusses des Verbandes der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP) zurückgetreten. Seine Nachfolge trat Dipl.-Ing. Ferenc Szegö, Budapest, an.

Seit frühester Jugend beschäftigt sich Harald Kurz mit der Modelleisenbahn und mit technischer Grundlagenforschung für den Bau und Betrieb von Modelleisenbahnanlagen und -fahrzeugen. So war es folgerichtig, daß er sich auch mit dem Problem der Normung im Modelleisenbahnwesen befaßte. Schon lange vor der Gründung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR (DMV) wirkte er neben seiner beruflichen Tätigkeit an der Hochschule für Verkehrswesen aktiv an der Erarbeitung von Normen Europäischer Modellbahnen (NEM) und Empfehlungen mit.

Seit Bestehen des MOROP hat er auch in diesem Rahmen versucht, seine Kenntnisse und Fähigkeiten zur Schaffung von einheitlichen Normen einzusetzen.

Seit der Gründung des DMV ist Professor Kurz dessen Vizepräsident und leitete verantwortlich die gesamte technische Arbeit des Verbandes. Als der DMV 1968 in den MOROP aufgenommen wurde, vertrat Professor Kurz in diesem Rahmen den DMV und wirkte als international anerkannter Fachmann für das Ansehen der DDR im europäischen Maßstab. Aufgrund seiner hervorragenden Leistungen wurde er im Jahre 1970 mit der Leitung des Technischen Ausschusses des MOROP betraut und hat somit die technische Arbeit im europäischen Rahmen 15 Jahre lang geleitet. International anerkannt ist sein hervorragender Anteil an der Erarbeitung und Weiterentwicklung technischer Normen und Grundsätze für das Modellbahnwesen in Europa. Seine kluge und ideenreiche Tätigkeit im Rahmen des MOROP hat mit dazu beigetragen, Freundschaft und Verständigung zwischen den Modelleisenbahnern und Eisenbahnfreunden aller europäischen Mitgliedsländer zu entwickeln und zu festigen.

Anerkennung verdient auch seine enge freundschaftliche Zusammenarbeit mit der Modellbahnindustrie der DDR und sein Bemühen, Jugendliche mit den Problemen der Modelleisenbahn vertraut zu machen. Für seine ausgezeichneten Leistungen erhielt Professor Kurz zahlreiche staatliche und gesellschaftliche Auszeichnungen der DDR und wurde anläßlich des MOROP-Kongresses 1985 zum Ehrenmitglied dieses Verbandes ernannt.

Das Präsidium des DMV beglückwünscht seinen Vizepräsidenten Professor Kurz recht herzlich zu dieser hohen Ehrung und verbindet damit seinen Dank für die jahrzehntelange verdienstvolle Arbeit im Rahmen unseres Verbandes und auf internationaler Ebene.

Wir wünschen unserem Freund Harald Kurz auch weiterhin recht viel Gesundheit, Freude und Schaffenskraft für seinen weiteren Lebensweg.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
– Präsidium –

Leonid Moskaljow, Moskau

Die kleine Moskauer Pioniereisenbahn

Unweit von Moskau, am Ufer des malerischen Teichs von Kratowo, beginnt die kleine Moskauer Pioniereisenbahn. In diesem Jahr wird diese bemerkenswerte 750-mm-spurige Bahn 50 Jahre alt. Die durch einen Kiefernwald führende Strecke ist besonders in den Sommermonaten bei jung und alt sehr beliebt.

Vor 50 Jahren projektiert

Am 16. November 1935 erschien in der Zeitung Gudok (Die Sirene) eine Notiz über das Vorhaben, eine Kindereisenbahn zwischen den Bahnhöfen Kratowo und Otdych bei Moskau zu bauen. Mit Hilfe der Schüler aus den Städten Bykowo, Ramenskoje und dem Dorf Kratowo wurden die Arbeiten aufgenommen. Am 24. Juni 1936 begann das Verlegen der Gleise auf einer Länge von 2,3 km zwischen den Bahnhöfen Put Iljitscha und Schkolnaja und war am 7. November 1936 beendet. Im April 1937 trafen dann drei vierachsige Personenwagen mit Holzaufbauten und eine Lokomotive der Baureihe H ein.

Der Betrieb wurde am 2. Mai 1937 aufgenommen, und Ende 1937 kam eine zweite, leistungsstärkere Lokomotive der Baureihe O hinzu

1940 konnte der zweite und 1,9 km lange Abschnitt zwischen den Bahnhöfen Schkolnaja und Kultbasa (heute Pionierskaja) fertiggestellt werden.

Am 4. August 1940 verkehrte auf dieser Strecke der erste Zug.

Auch hier Traktionswechsel

Bis Ende der 60er Jahre verkehrten ausschließlich die Lokomotiven der Baureihe H (dreiachsig) und O (vierachsig). Nach dem Krieg wurde eine weitere Lok, die Гᴾ-771 beschafft. 1957 traf die erste Diesellok (ТУ2-078) ein. Anfang der 70er Jahre wurde die Гᴾ-771 durch die Diesellok ТУ2-127 ersetzt. Damit gab es hier keinen Dampfbetrieb mehr. 1957 konnten drei Ganzstahlwagen aus der Waggonfabrik „PAFAWAG" erworben werden. Später wurden die drei alten Reisezugwagen durch drei weitere PAFAWAG-Fahrzeuge ersetzt. 1983 erhielt die Kindereisenbahn einen völlig neuen Wagenpark. Jetzt besteht er aus acht Wagen der Bauart PW-40, hergestellt im Waggonbauwerk Demichowo, und drei vierachsigen Plattformwagen.

Streckenführung

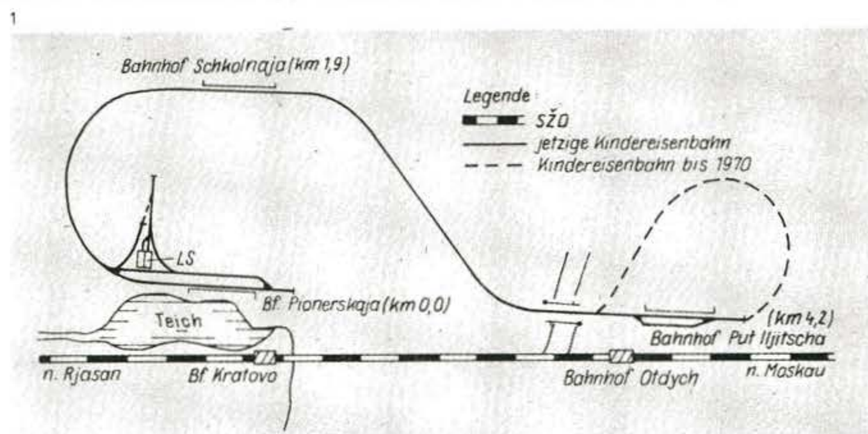
Am Ufer des Teichs im Dorf Kratowo befindet sich der vor kurzem rekonstruierte Bahnhof Pionierskaja. Er entstand im Jahre 1948 an der Stelle, wo vorher der während des zweiten Weltkriegs abgebaute Bahnhof Kultbasa stand. Jetzt sind hier ein neuer Bahnsteig und ein zeitgemäßes Bahnhofsgebäude aus Stahlbeton vorhanden. In unmittelbarer Nähe befindet sich auch das Bahnbetriebswerk mit den Werkstätten. Daneben, direkt am Ufer des Teichs, liegt das Pionierlager, wo die jungen Eisenbahner wohnen. Vom Bahnhof Pionierskaja aus führt die Strecke über Schkolnaja zum Endbahnhof Put Iljitscha. Hier setzt die Lok um, und der meist aus fünf Wagen bestehende Zug fährt zurück.

Zur Zeit der Dampftraktion gab es im Bahnhof Pionierskaja ein Gleisdreieck und in Put Iljitscha eine Wendeschleife. Nach der Traktionsumstellung waren diese Bahnanlagen überflüssig und wurden abgebaut.

Allerdings wird das Gleisdreieck in Pionierskaja noch heute als Abstellgleis genutzt.

Ausbildungszentrum für künftige Eisenbahner

Alljährlich werden allein von der kleinen Moskauer Pioniereisenbahn rund 700 Schüler von erfahrenen Fachleuten auf ihren künftigen Beruf vorbereitet. Der Leiter der Pioniereisenbahn, Alexandr Wassiljewitsch Weselow, war ebenfalls einmal ein Pioniereisenbahner. Im Sommer gibt es hier 2 000 Zugfahrten, und in jedem Jahr nehmen rund 100 ehemalige Pioniereisenbahner eine Arbeit bei der großen Eisenbahn auf oder beginnen ein Studium an den Hoch- bzw. Fachschulen des Verkehrswesens der UdSSR.

1


2


3


4


1. Lageplan der Pioniereisenbahn (unmaßstäblich)

2 Dampflok 0–1 vor einem Personenzug mit Wagen der Holzbauart

3 ТУ2-078 mit dem Personenzug im Jahre 1971

4 Das Bahnbetriebswerk Pionerskaja befindet sich mitten im Wald

Fotos: Verfasser (3 und 4), Sammlung Verfasser (2); Zeichnung: Verfasser

kurzmeldungen

28. ZMMM

Die 28. Zentrale Messe der Meister von morgen (ZMMM) – sie fand vom 11. bis 22. November 1985 in Leipzig statt – stand ganz im Zeichen zur Vorbereitung des XI. Parteitages der SED. Damit verbunden war gleichzeitig die 9. Zentrale Leistungsschau der Studenten und jungen Wissenschaftler.

Als Höhepunkt im Bereich Verkehrswesen waren zum Jubiläum „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" der ADLER von der Pioniereisenbahn Görlitz und dazu eine Lok der BR 243 der Deutschen Reichsbahn zu sehen. Auf der Freifläche konnten ein 44er, sie sollte an die Schwerlastbewegung Anfang der 50er Jahre im Raum Halle-Leipzig erinnern, sowie ein Exemplar der in der DDR gebauten BR 65^{10} besichtigt werden. Außerdem war der seit dem 10. Mai 1985 eingesetzte „Jugendclubzug Ernst Thälmann" der DR zu sehen. Die Einsatzorte dieses Clubzuges sind die Bauspitzen im Zentralen Jugendobjekt Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken. Der Umbau des vierteiligen Schnelltriebwagens (BR 175) erfolgte im Raw Wittenberge.

Die Deutsche Reichsbahn war in Leipzig mit 46 Exponaten vertreten. Alle auf der 28. ZMMM gezeigten Leistungen erreichten eine Einsparung von 65 Arbeitskräften, 161,6 Th Arbeitszeit, 2640 t Dieselkraftstoff, 13,6 MWk Elektroenergie und 985 t Material.

Die diesjährigen Schwerpunkte waren:
Senkung des volkswirtschaftlichen Transportaufwandes, Elektrifizierung von Eisenbahnstrekken, Anwendung der Mikroelektronik, Robotertechnik und CAD/CAM-Technologien im Verkehrswesen, Senkung des Material- und Energieverbrauchs sowie sparsamster Einsatz von flüssigen Energieträgern.
Wie bereits auf der 27. ZMMM war auch in diesem Jahr das Exponat „Lehrmodell" zum praxisnahen Üben der Abweichungen vom Regelbetrieb (Nenngröße H0) zu besichtigen. Freunde der AG 3/13 bauten dieses Modell gemeinsam mit Kollegen aus dem Bw Karl-Marx-Stadt. Eine Vitrine mit selbstgebauten Modellen in den Nenngrößen H0, TT und N, bereitgestellt durch den DMV, war ebenfalls zu sehen.
Diese Beispiele zeigten einmal mehr, daß es eine lohnende Aufgabe ist, wenn sich Mitglieder unserer Arbeitsgemeinschaften gemeinsam mit den jungen Eisenbahnern am Bau von MMM-Exponaten beteiligen.
me

Mehr „warme Stuben" für Weichen

Im Jahre 1985 haben weitere 1 000 Weichen elektrische Heizungen erhalten. Damit sind es nunmehr 27 000 Weichen, die eine „warme Stube" bei Schnee- und Frosttagen haben.
me

Ein Drittel kommt aus Halle

Auf den Strecken des Rbd-Bezirkes Halle sind täglich fast 300 000 Tonnen Güter zu transportieren. Das ist nahezu ein Drittel der von der Eisenbahn zu bewältigenden Gütermenge. Gemeinsam mit den Eisenbahnern der anderen Direktionen tragen die Kollektive der Rbd Halle dazu bei, daß derzeit täglich über 100 Güterzüge mehr als im Vorjahr befördert werden.
1950 wurden in der DDR im täglichen Durchschnitt 21 700 Waggons beladen. Das entspricht etwa einer Gütermenge, die heute täglich allein im Rbd-Bezirk Halle auf die Reise geht.
me

Furka-Paß ohne Drehscheibe

Drehscheiben erinnern mitunter an (fast) vergangene Dampflokzeiten, waren sie doch ein unentbehrlicher und millieutypischer Bestandteil der Anlagen der Bahnbetriebswerke. Auch diese hier diente in unwirtlicher Hochgebirgslandschaft dem üblichen Zweck, wenn auch aus besonderem Grund: Es handelt sich um die Drehscheibe am Furka-Paß, dem westlichen Scheitelpunkt der Furka-Oberalp-Bahn, einer das Gotthard-Massiv in Ost-West-Richtung überquerenden, meterspurigen schweizer Alpenbahn. Diese Bahn bewältigte mittels 12 Zahnstangenabschnitten (System Abt) die bis 110 ‰ geneigten Streckenabschnitte beidseits von Furka-Scheiteltunnel und Oberalp-Paß. Obwohl bis zur Elektrifizierung 1941 Dampfloks ohne geneigten Kessel eingesetzt waren, galt eine Drehmöglichkeit für Loks und Spezialfahrzeuge besonders im Schneeräumdienst als unverzichtbar.
Mit der Fertigstellung des Furkabasistunnels 1982 konnte der gesamte Scheitelstreckenabschnitt mit dem alten Furkatunnel und den ihn begrenzenden Zahnstangensektionen stillgelegt werden. Die Inbetriebnahme des 15,4 km langen Basistunnels – er ist der längste Schmalspurtunnel der Erde – ist von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung, gewährleistet er doch erstmals eine winterfeste Direktverbindung zwischen dem Kanton Graubünden und der Westschweiz.
Text und Foto:
L. Habrecht, Berlin



Schweden verbessert Eisenbahnstrukturen

Die Schwedischen Staatsbahnen (SJ) und der Regionalrat haben sich über die Finanzierung zum Ausbau des Schienennetzes im Raum Stockholm geeinigt. Die bis 1992 geplanten Investitionen belaufen sich auf 23 Milliarden Schweden-Kronen. Das Netz wird in zwei Phasen ausgebaut, wobei die erste Ende der 80er Jahre abgeschlossen sein soll:
– Zwei neue Gleise zwischen Alvsjo und Flemingsberg; Modernisierung mehrerer Bahnhöfe und Bau eines neuen Bahnhofs in Flemingsberg (1983–1986)
– zwei neue Gleise zwischen Karlberg und Ulriksdal; Modernisierung von Bahnhöfen (1986–1991)
– Hauptbahnhof Stockholm. Ausbau der Gleise, Signalanlagen, Bahnsteige, Unterführungen (1984–1988)
– Erweiterung des Bahnhofs Stockholm-Sodra
– Bau neuer Bahnhöfe.
Die zweite Phase betrifft den Bau von Gleisen südlich von Flemingsberg. Die Trasse ist noch nicht festgelegt. Die Arbeiten dürften jedoch 1987 beginnen und 1992 abgeschlossen sein.
Lk.

BAM erhält Zuwachs

830 Kilometer lang wird die künftige Eisenbahnlinie von der Kleinen BAM bis nach Jakutsk sein. Die geologische Erkundung dieser Strecke ist kürzlich abgeschlossen worden. Mit dem Bau der Trasse wurde in Berkakit begonnen. Sie dient der Erschließung eines Territoriums von rund drei Millionen Quadratkilometern – fast dreißig mal so groß wie die DDR – mit reichen Vorkommen an Kohle und Eisenerz. Entdeckt wurden auch Apatit, polymetallische Erze und Marmor. In Jakutien entsteht die zweite metallurgische Basis des sowjetischen Fernen Ostens. Die Holzvorräte dieses Gebietes betragen 15 Prozent des Bestandes der UdSSR.
Die Bahn soll sich durch den Transport von Rohstoffen und Fertigprodukten in vier Jahren amortisieren.
me

60 Jahre Diesellokomotivbau in der UdSSR

1922 hatte der Rat für Arbeit und Verteidigung den Bau von Diesellokomotiven beschlossen, und sofort begann ein Kollektiv unter Leitung von Professor Hakkel die erste sowjetische Diesellokomotive zu konstruieren. Sie wurde von den vier Leningrader Werken Elektrosila, Elektrik, Baltische Schiffswerft und Krasnij Putilovec gebaut und 1925 als SC-EL1 übergeben. Sie hatte eine Leistung von 750 kW und elektrische Kraftübertragung. Ihre Achsfolge war ungewöhnlich – 1'Co'Co'Co'1'. Parallel zur SC-EL1 wurde unter Leitung von Professor Lomonossov mit der E-EL2 eine zweite sowjetische dieselelektrische Lokomotive konstruiert. Sie wurde von der Maschinenfabrik Esslingen in Deutschland gebaut und Ende 1925 nach Moskau überführt. Das gleiche Werk fertigte auch noch eine dieselmechanische 750-kW-Lokomotive für die Sowjetunion.
Für die Erprobung dieser neuen Diesellokomotiven wurde 1926 in Ljublino eine Versuchsbasis aufgebaut, die später zu einer Einsatzstelle und einem Wartungsstützpunkt für Diesellokomotiven ausgedehnt wurde und zugleich als Kaderschmiede für die Ausbildung von Experten diente. Sie wirkte bis 1932. Dann wurde sie mit der beginnenden Serienproduktion von Diesellokomotiven in der UdSSR und deren Einsatz in Mittelasien nach Aschchabad verlegt. Hier entstand das erste größere Diesellokomotiv-Bw der Sowjetunion. Inzwischen waren die ersten Maschinen zur Serien-Diesellok E-EL weiterentwickelt worden, deren Produktion 1932 das Dampflokwerk Kolomna aufnahm. Die Lokomotiven der BR E-EL erreichten Laufleistungen von 65 000 bis 90 000 km.
Eine erhebliche Forcierung erhielt der sowjetische Diesellokomotivbau nach dem zweiten Weltkrieg. Zentren wurden die beiden Charkower Werke Transportmaschinenbau und Elektrotjashmasch. Ab 1956 nahmen auch das Maschinenbauwerk Brjansk und die Diesellokomotivbauwerke Woroschilowgrad und Kolomna die Produktion von Diesellokomotiven auf. Gleichzeitig wurde der Bau von Dampflokomotiven eingestellt. Später nahmen auch das Maschinenbauwerk Kaluga und die Lokomotivwerke Ljudinowo und Murom die Produktion von Diesellokomotiven auf.
Im Laufe der Jahre wurden in der UdSSR mehr als 30 verschiedene Diesellokomotivtypen entwickelt. In Kolomna enstand mit dem VNITI ein spezielles Diesellokomotivinstitut. Aus den ersten Nachkriegs-Baureihen TE1 (750 kW, Co'Co'), TE2 (2 × 750 kW, Bo'Bo' + Bo'Bo') und TE3 (2 × 1100 kW, Co'Co' 3 Co'Co') wurden leistungsstarke Maschinen, wie die 2TE10 (2 × 2200 kW), 2TE 116 (2 × 2200 kW), TEP60 (2200 kW, 160 km/h), TEP70 (3000 kW) und TEP75 (4500 kW), weiterentwickelt.
Heute werden 68 Prozent des Netzes der Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) mit Diesellokomotiven befahren; das sind rund 100 000 km. Darauf werden 40 Prozent der Leistungen im Streckendienst erbracht, der Rangierdienst der SŽD wird fast ausnahmslos mit Diesellokomotiven abgewickelt.
Sowjetische Diesellokomotiven werden in nicht geringen Stückzahlen auch exportiert. Man findet sie u. a. in der DDR, in der ČSSR, in Polen, in Ungarn, in der KVDR, im Irak, in Indien und in Kuba. Neben Diesellokomotiven werden in der Sowjetunion auch Dieseltriebwagen und -züge hergestellt. Auf diese Produktion ist das Waggonbauwerk Riga spezialisiert worden.
Obwohl auch in der UdSSR die Eisenbahn weiter elektrifiziert wird, bleibt der Dieseltraktion noch über Jahrzehnte hinweg ein breites Einsatzspektrum, das vom Rangierdienst über den Nebenbahnverkehr bis zum vollen Hauptstreckendienst auf einer Vielzahl hochbelasteter Strecken reicht. Für die Baikal-Amur-Magistrale (BAM) werden derzeit drei- und vierteilige Diesellokomotiven entwickelt.

A. Danneh!

Lokeinsätze

Bw Dresden
Ergänzung zur Veröffentlichung im Heft 12/1985: Anfang November wurde die bisher beim Bw Glauchau eingesetzte 50 3697 als Hzl übernommen; damit stehen folgende Hzl zur Verfügung: 50 3565, 50 3636, 50 3654, 50 3661, 50 3673, 50 3697.
Sta. (November 1985)

Bw Eberswalde
Lokbestand: 50 3648 (Hzl), 52 8031, 52 8132, 52 8133 (E).
Wege. (Anfang Dezember 1985)

Est Eilenburg
Lokbestand: 52 8063, 52 8105
Umlauf: Eg (N 66645) 6.39, 6.58 C 7.38, 8.33 L 9.05, 9.20 Wu; Wu (N 65646) 10.16, 10.53 Z 11.51, 12.21 C 12.53, 13.10 Eg; Eg (Lgo 59683) 8.43, 9.28 L; L (Dg 55630) 10.10, 11.02 Eg; Eg (Lgo 59697) 17.12, 17.18 C 17.50, 18.26 L.
Vorrangig verkehrt auf dieser Strecke Eilenburg – Wurzen die 52 8063; die 52 8105 auf der *KBS 210* zwischen Torgau und Eilenburg.
Legende: Eg – Eilenburg, C – Collmen Böhlitz, L – Anschluß Lüptitz, Wu – Wurzen, Z – Zschepa Hohburg.
Bab. (Ende November 1985)

Bw Güsten / Est Staßfurt
Lokbestand: 41 1033, 41 1074, 41 1103 , 41 1132, 41 1148, 41 1159, 41 1185; drei Loks sind täglich im Einsatz.
Umlauf (KBS 650): Sbs (P 3223) 6.11, 8.41 Sgh; Sgh (SL 56405) 10.54, 11.19 Bla; Bla (Lzv) 11.25, 11.35 Sgh; Sgh (P 3226) 14.01, 16.58 Sbs;
Sb (61751) 7.05, 8.30 Stf; Stf (61762) 10.47, 12.28 Sb; Sb (61755) 13.31, 15.02 Stf;
(KBS 690): Gt (66703) 8.12, 11.00 Kn; Kn (Lzz) 12.50, 13.14 Bbg; Bbg (66712) 14.00, 14.20 Gt; Gt (Lzv) 14.40, 14.45 Stf. Als Reserve stehen die 50 3580, 50 3639 und 50 3695 zur Verfügung; als Hzl der Dsp ex 01 024 und im Wechsel 44 2663, 44 1569 und 44 2569.
Legende: Sbs – Schönebeck Salzelmen, Sgh – Sangerhausen, Bla – Blankenheim, Sb – Schönebeck, Stf – Staßfurt, Gt – Güsten, Kn – Köthen, Bbg – Bernburg,
G. H. (Anfang Dezember 1985)

Est. K.-M.-St.-Hilbersdorf
Eine genaue Information über den Lokbestand folgt!
Seit Anfang November ist auf den *KBS 402, 431* und *418* der Einsatz von Dampfloks eingestellt. *Umläufe (KBS 417):* Row (N 64365B) 7.36, 7.50 Brf; Brf (N 64359) 8.55, Hai 10.15, Ndw 11.19, 11.32 Hilb; Hilb (N 64360) 13.41, Ndw 13.54, Hai 15.53, 16.04 Brf; Brf (N 64364B) 17.03, 17.22 Row;
(KBS 425): Og (N 64320) 8.00 (Mo–Fr) bzw. 7.41 (Sa–So), 8.32 bzw. 8.19 Pl 10.38, Htz 11.50, Ndw 12.08, 12.21 Hilb; Hilb (N 64325) 14.43, Ndw 14.56, Htz 15.13, 16.10 Pl;
(KBS 420): Abs (N 64342) 10.00, 10.02 Sö 10.40, 10.56 Wo 11,36, 11.58 Zs 12.47, 13.22 Ndw 14.23, 14.38 Hilb; Hilb (N 64345) 17.03, 19.36 Abs.
Legende: Row – Roßwein, Brf – Berbersdorf, Hai – Hainichen, Ndw – Niederwiesa, Hilb – Hilbersdorf, Og – Olbernhau-Grünthal, Pl – Pockau-Lengefeld, Htz – Hetzdorf, Abs – Annaberg-Buchholz Süd, Sö – Schönfeld-Wiesa, Wo – Wolkenstein, Zs-Zschopau.
Dorn. (Anfang Dezember 1985)

Est Magdeburg-Rothensee
Lokbestand: 01 1511 (z), 41 1144 (Hzl), 44 1231 (Hzl), 44 1623 (Hzl); mit Beginn der Heizperiode wurde der Dampfbetrieb eingestellt.

Est Magdeburg-Buckau
Lokbestand: 50 3586, 50 3649 (Hzl), 01 1512 (z) ohne Tender.

Est Magdeburg Hbf
Lokbestand: 50 3707 (Hzl)
Kun. (Anfang Dezember 1985)

Est Lübbenau
Lokbestand: 44 1570 (Hzl), 52 8002, 52 8078, 52 8093, 52 8091, 52 8115, 52 8194
Umlauf (KBS 200): Lü (tv 60240) 6.42, 10.27 KW; KW (60143) 12.55, 16.48 Lü.
Legende: Lü – Lübbenau, KW – Königs Wusterhausen, tv – Tender voran.
Rei. (Dezember 1985)

Bw Wittenberge
Lokbestand: 50 0065 (z), 50 3548, 50 3554, 50 3561, 50 3570, 50 2610, 50 3624, 50 3637, 50 3638, 50 3641, 50 3642, 50 3645, 50 3680, 50 3685
Umläufe (KBS 774, 800, 814): Hgn (53803) 9.34, 10.20 Wit 10.22, 11.46 Nd; Nd 13.36 bis 13.54 Drehfahrt; Nd (62812) 15.25, 15.43 Kyr; Kyr (62813) 17.05, 17.24 Nd; Hgn (53881) 8.56, 9.32 Wit; Wit (61852) 15.14, 18.15 Lud; Wit (61861) 6.36, 9.40 Nd; Nd (62804) 10.30, 10.47 Kyr; Kyr (62801) 11.50, 12.10 Nd; Nd (61862) 13.14, 16.30 Wit.
(KBS 800): Nd (50831) 10.52, 11.48 Wus; Wur (52176) 13.48, 15.01 Nd; Nd (Drehfahrt) 15.22 bis 15.55;
(KBS 815): Wit (50783) 4.47, 10.35 WK; WK (50570) 11.52, 15.28 Wit; WK (53872) 8.25, 11.43 Wit; Wit (53875) 12.37, 16.35 WK;
(KBS 773, 770, 777): Lud 11.30, 14.10 Wit; Par (P 15334) Sch; Sch (54861) 8.17, 8.51 Hgn; Hgn (54866) 12.16, 14.26 Sch; Sch (P 15343) Par.
Legende: Hgn – Hagenow Land, Wit – Wittenberge, Nd – Neustadt (D), Kyr – Kyritz, Lud – Ludwigslust, Wus – Wustermark, Wur – Wustermark Rbf, WK – Wittstock (D.), Par – Parchim, Sch – Schwerin (M.) Hbf
Ha. (Dezember 1985)

Bw Seddin
Als Hzl sind eingesetzt: 44 0053 (PmH 1), 44 0090 (PmH 2), 44 0221 (Dsp), 44 0305 (Dsp); außerdem heizt die 44 1601 (Bw Wustermark), die 52 8021 (dito) ist Reserve; 52 8170 gehört zum Bw Swv, 52 1662 (Bw Wur) Raw.
Zei. (Anfang Dezember 1985)

Hans-Jürgen Barteld, Gera

Die Baureihe 119 des Bw Probstzella

Bemerkungen über eine neue Diesellokbaureihe

Am 12. Oktober 1985 erfolgte im Bw Gera die Indienststellung der Lok 119 200 als letztes an die DR geliefertes Triebfahrzeug dieser Baureihe. Damit wurde gleichzeitig die Beschaffung neuer Dieselloks für die Deutsche Reichsbahn vorläufig beendet. – Anlaß für eine Skizze über ihren bisherigen Einsatz am Beispiel des Bw Probstzella.

Während seit 1967 schwere Hauptstrecken-Diesellokomotiven aus der UdSSR importiert wurden, benötigte die DR auch weiterhin leistungsstärkere Dieselloks, die bei geringerer Achsfahrmasse vor Reise- und Güterzügen auf Nebenbahnen sowie auf Hauptbahnen eingesetzt werden können. Hinzu kam die Forderung nach einer elektrischen Zugheizanlage. Als Basis für eine solche weiterentwickelte dieselhydraulische Lokomotive mit zwei dreiachsigen Drehgestellen diente die Grundkonzeption der Baureihe 118.2. Dadurch war es auch möglich, die zur Erhaltung der neuen Lokomotiven vorhandenen Instandsetzungseinrichtungen fast unverändert weiter zu nutzen.
Das rumänische Lokomotivbauunternehmen „23. August" in Bukarest übernahm den Bau dieser Lokomotiven.
Im Oktober 1974 wurde der Liefervertrag zwischen diesem Betrieb und der Deutschen Reichsbahn abgeschlossen, der ursprünglich die Fertigung von 270 Maschinen – später auf 200 reduziert – vorsah. Mitte 1976 war die 119 001 (Fabriknummer 22920) als erste Lokomotive der neuen Reihe fertiggestellt. Sie wurde dann auf Strecken der Rumänischen Eisenbahnen (CFR) erprobt. Am 25. August 1976 erfolgte eine Abnahme durch die Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR des Ministeriums für Verkehrswesen. Nach einer letzten Probefahrt durch den Hersteller am 5. Januar 1977 – dabei erreichte die Lok eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h – erfolgte am nächsten Tag in Bukarest die Endabnahme vor der Überführung in die DDR.
Am 21. Januar 1977 wurde die 119 001 an die DR übergeben. In der damaligen VES M Halle wurde sie einer weiteren meßtechnischen Erprobung unterzogen. Danach kam die Lok zum Bw Halle G, von wo aus die Betriebserprobung begann. Da zu diesem Zeitpunkt die für diese Maschine vorgesehenen Zugheiz-

1


2


1 119 054 des Bw Probstzella vor dem P 18003 Saalfeld (Saale) – Sonneberg bei Oberloquitz im Mai 1985. Ein Teil der Baureihe 119 erhielt inzwischen Motore der Bauform A-IV aus der DDR-Produktion. In der Mehrzahl wurden die umgerüsteten Fahrzeuge im Bw Probstzella stationiert. Die umgebauten 119 057 und 119 060 bleiben zum Zwecke der Erprobung der DDR-Standardisierung im Bw Halle G beheimatet.

2 Am 18. Mai 1985 begann die Verschrottung der 119 001. Das gleiche Schicksal wartet auf die 119 002. Da es sich bei beiden Lokomotiven um Funktionsmuster handelte und der Aggregatetausch mit den Nullserienfahrzeugen nicht mehr möglich gewesen wäre, wurde aus ökonomischen Gründen entschieden, auf den Umbau auf Serienausrüstung zu verzichten und die Maschinen auszumustern.

3 119 002 im Bw Gera zusammen mit der damals neusten Lok dieser Baureihe, der 119 157.

3


4



5



4 Die vorläufig letzte für die DR gebaute Diesellok (119 200) wurde im Bw Gera beheimatet. Die Aufnahme entstand am 11. Oktober 1985.
5 Die 119 014, eine der beiden ersten vom Bw Probstzella übernommenen Lokomotiven der BR 119, inzwischen mit DDR-Motoren der Bauform A-IV ausgerüstet, am Haltepunkt Verbindungskurve Probstzella mit P 18003 Saalfeld (Saale) – Sonneberg im Februar 1985.
6 Blick auf den Lokschuppen des Bahnbetriebswerkes Probstzella; v. l. n. r.: 95 1027, 119 073 und 119 021 (Juni 1985)
7 Lok 119 124 vor dem Personenzug 18003 Saalfeld (Saale) – Sonneberg zwischen Hockeroda und Unterloquitz im Juni 1984.
8 Der Personenzug 18002 gezogen von der 119 015 während der Ausfahrt in Marktgölitz (Juni 1984)
9 Auf der Fahrt in die Berge: 119 054 vor dem Personenzug 18003 Saalfeld (Saale) – Sonneberg an einem Septembertag des Jahres 1984 zwischen Oberloquitz und Marktgölitz.

Fotos: Verfasser (1 bis 3 und 5 bis 9), F. Reichenbecher, Gera (4)

anlagen noch nicht in einem ausgereiften Zustand zur Verfügung standen und die Erprobungsfahrten aber nicht hinausgezögert werden sollten, ist die 119 001 ohne Heizeinrichtung geliefert worden.
Am 19. Oktober 1977 erfolgte die Indienststellung der 119 002. Als zweite Musterlokomotive hatte diese Maschine nun einen elektrischen Zuggenerator. Die 119 002 wurde auf den Strecken der DR gründlich getestet, so 1978 auch zwischen Saalfeld, Sonneberg und Eisfeld, einem wichtigen künftigen Einsatzgebiet. Einige Detailänderungen ergaben sich nach Auswertung der Erprobungsergebnisse mit den Baumusterlokomotiven bereits ab August 1978 für die acht Nullserienfahrzeuge.
Zu Beginn des Jahres 1980 gehörten bereits 17 Lokomotiven zum Bestand der DR. Er konzentrierte sich, obwohl die 119er heute zwischen Wismar und Dresden zu sehen sind, neben Halle (Saale) zu Anfang gleich auf die Bw Saalfeld, Gera und Probstzella. Die Stationierung der BR 119 in letztgenanntem Bw mit der Einsatzstelle Sonneberg erregte besondere Aufmerksamkeit, lösten doch die neuen Triebfahrzeuge fast schlagartig die Dampflokomotiven der BR 95 ab. Waren in Probstzella bis dahin so gut wie keine Voraussetzungen für die Instandhaltung von Diesellokomotiven gegeben, so wurden diese nun durch innerbetriebliche Rationalisierungsmaßnahmen recht kurzfristig und erfolgreich geschaffen. Mittlerweile konnten auch verschiedene Ausbesserungen im Bw Saalfeld vorgenommen werden.
Das Bw Probstzella erhielt zuerst die Lokomotiven 119 013 (Indienststellung 30. Januar 1980) und 119 014 (5. Februar 1980). Nicht betroffen von einer ganzen Reihe späterer Umsetzungen sind diese Maschinen auch heute noch in diesem Bw stationiert. Am 1. Dezember 1980 waren in Probstzella bereits 17 Loks der BR 119 beheimatet. Ab April 1981 übernahmen sie sämtliche Zugleistungen, gleichbedeutend mit dem endgültigen Abschied der BR 95.
Im Frühjahr 1980 waren auch die Baumusterlokomotiven 119 002 (ab 21. März) und 119 001 (ab 7. April) in Probstzella eingetroffen. Die 119 002 war hier bereits am 4. Dezember 1980 abgestellt worden. Vor ihrer Ausmusterung gelangte diese Lokomotive noch verschiedentlich im Bw Gera zum Einsatz. Die 119 001 schließlich wurde nach einem nur kurzen Gastspiel ebenfalls im Bw Gera wieder nach Probstzella zurückgeführt, abgestellt sowie hier mit ihrer Zerlegung am 18. Mai 1985 begonnen.
Auch sechs Lokomotiven aus der Nullserie (119 003, 119 005, 119 006, 119 007, 119 008, 119 009) waren in Probstzella beheimatet. Sie verließen jedoch das Bw bereits im Juli 1981. Nur die 119 006 kehrte (nach einem Raw-Aufenthalt) vier Jahre später wieder zurück. Die mit den höchsten Betriebsnummern im Bw Probstzella stationierten Lokomotiven sind die 119 104 und 119 108. Bis 1984 gehörte noch die 119 124 dazu, als einzige Lok der neueren Form (ab 119 116 mit veränderter Stirnpartie) in diesem Bw. Das Fahrzeug – bis dahin regelmäßig u. a. für die Leistung nach Leipzig vor den D 1402 und E 807 eingesetzt – kam zum Bw Gera.
Ein neuer Abschnitt des 119er-Einsatzes beim Bw Probstzella begann am 1. März 1984: Die 119 020 kam aus dem Raw Karl-Marx-Stadt als erste mit Dieselmotoren 12 KVD 21 A-IV ausgerüstete Lok zurück. Seinerzeit ist die Konstruktion mit dem rumänischen Herstellerwerk so abgestimmt worden, daß ein Einbau dieser DDR-Dieselmotoren statt der rumänischen Anlagen nach MTU-Lizenz MB 820 SR möglich ist. Der 119 020 folgte unmittelbar darauf die 119 021, ausgerüstet mit Motoren der Bauform A-IV. Weitere der bis dahin im Raw derart umgerüsteten Lokomotiven der BR 119 wurden fortan in Probstzella eingesetzt. Im September 1985 befanden sich hier 16 Lokomotiven mit A-IV-Motoren im Bestand (von insgesamt 30 Fahrzeugen).
Diese Lokomotiven haben gegenüber ihren Vorgängerinnen der BR 95, die hauptsächlich zwischen Saalfeld, Sonneberg und Eisfeld fuhren, heute einen weitaus größeren Aktionsradius.

6



7



8



9



1



2



3

Mehr Dampf als je zuvor



Nicht zufällig war 1985 das bisher wohl reichhaltigste Sonderfahrten-Jahr in der mehr als 36jährigen Geschichte unseres Landes. Zahlreiche Rahmenprogramme trugen im Eisenbahnjubiläumsjahr dazu bei, daß für jeden Eisenbahnfreund etwas dabei war. Über die Fahrzeugausstellungen in Berlin und Magdeburg sowie die Sonderfahrt durch Thüringen berichtete „me" bereits im vergangenen Jahr. Auf alle diese Fahrten einzugehen ist nicht möglich, dafür fehlt einfach der Platz. Die hier veröffentlichten Aufnahmen können daher auch wieder nur einen kleinen Eindruck davon vermitteln, was Eisenbahner, Mitarbeiter des Verkehrsmuseums Dresden und Verbandsfunktionäre für Tausende Interessenten auf die Beine stellten.
Nochmals sei den Veranstaltern für die gelungenen Fahrten herzlich gedankt!

4



5



sonderfahrt

Vielfältig und interessant

Auch in diesem Jahr ist ein reichhaltiges Sonderfahrten-Programm vorgesehen. Veranstalter sind wiederum die Deutsche Reichsbahn, das Verkehrsmuseum Dresden und der DMV. Ob Dampflok oder Altbau-Ellok, beide Traktionsarten erfreuen sich bei den Fahrtteilnehmern stets großer Beliebtheit.

Die Eisenbahnmuseumsfahrzeuge, zu denen auch – einschließlich der vorgesehenen Triebfahrzeugeinsätze – die beiden regelspurigen Traditionszüge gehören, werden wieder einmal mehr beweisen, daß unser Staat jährlich beachtliche finanzielle Mittel bereitstellt, um diese Veteranen der Schienen zu erhalten.

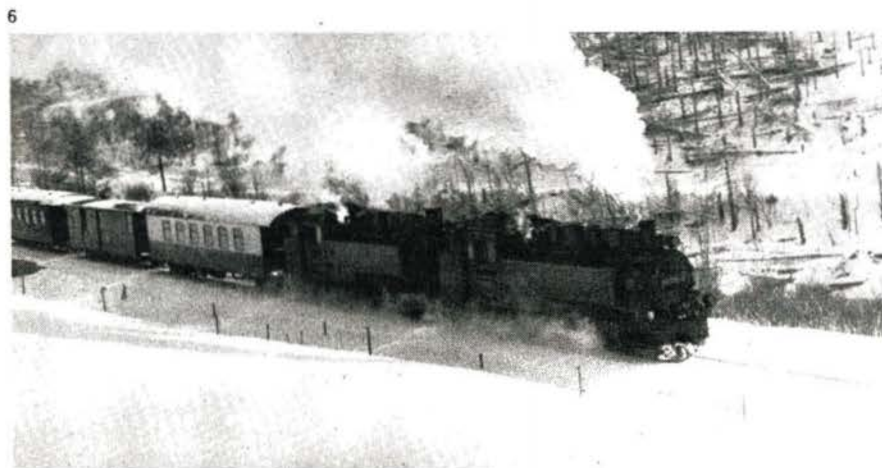
Nähere Angaben über die einzelnen Fahrten werden rechtzeitig unter der Rubrik „dmv teilt mit" veröffentlicht. Änderungen sind nicht ausgeschlossen. Die Teilnahme von ausländischen Eisenbahnfreunden ist auch 1986 möglich. Sie wenden sich bitte wieder direkt an das Reisebüro der DDR, 1020 Berlin, Alexanderplatz 5.

Tag	Strecke	BR
22. 2.	Zwickau Hbf – Reichenbach – Plauen ob Bf – Adorf – Klingenthal und zurück über Zwotental – Falkenstein	50
22./23. 2.	Erfurt – Grimmenthal – Sonneberg und zurück	44/95
3. 5.	Cottbus – Grunow – Beeskow – Lübben – Cottbus	
4. und 5. 5.		03^2/50
10./11. 5.	Oranienburg – Löwenberg (Mark) – Fürstenberg (Havel) – Lychen – Templin – Löwenberg – Oranienburg	204/38/52
24. 5.	Leipzig Hbf – Großbothen – Rochlitz – Wechselburg – Karl-Marx-Stadt – Glauchau – Penig – Rochlitz – Großbothen – Leipzig Hbf	50.35/86
21./22. 6.	Stendal – Tangermünde und zurück[1]	64 oder 74
6. 7./13. 7.	Dresden Hbf – Riesa – Döbeln – Nossen – Freiberg – Holzau und zurück über Tharandt nach Dresden (800 Jahre Freiberg)	01/35/62
5. 7. bis 13. 7. tägl. (800 Jahre Freiberg)	Freiberg – Holzau und zurück (Streckenjubiläum, Veranstalter: Rat der Stadt Freiberg [Sachs], örtliche Reichsbahn-Dienststelle und DMV)	86/38
30. 8.	Magdeburg – Blumenberg – Staßfurt – Magdeburg	41
6. 9.	Erfurt – Kühnhausen – Bad Langensalza – Döllstädt – Bad Tennstedt – Straußfurt – Großheringen	38
20. 9.	Leipzig – Großkorbetha – Pörsten – Zeitz – Osterfeld und zurück	254/38/65
20. 9.	Zwickau – Karl-Marx-Stadt – Niederwiesa – Roßwein – Meißen – Radebeul Ost – Freiberg – Zwickau und Radebeul Ost – Radeburg	99/50/52
4. 10.	Lübbenau – Lübben – Luckau – Uckro und zurück	74

1 Vom 13. bis 16. 5.: Regelzüge auf der Strecke Stendal – Tangermünde verkehren vsl. mit BR64 oder 74.

Traditionsbahn Radebeul Ost – Radeburg
9. 2. (Sonderfahrpl.),
25. 5., 15.[1]/29. 6., 20. 7., 10./24. 8., 14.[1]/28.[1]9., 4. 10./5. 10. (Fotosonderfahrt)
1 Zweizugbetrieb

Traditionsbahn Erfurt West
31. 5./1. 6. 86 (vsl. Lok 94 1292); 21./22. 6.; 12./13. 7. (vsl. Lok 64 007); 2./3. 8.; 23./24. 8. (vsl. Lok 89 6009); 18./19. 10. (vsl. Lok 38 1182).

6


1 Sogar im Kursbuch 1985/86 der Deutschen Reichsbahn ist auf der Seite B 19 zu lesen, daß zwischen dem Wriezener Bahnhof in Berlin und Tiefensee Traditionszüge verkehrten. Sie erfreuten sich bei den Berlinern und ihren Gästen vom 7. bis 16. Juni 1985 großer Beliebtheit, wie auch dieses am 9. Juni 1985 in Tiefensee enstandene Foto mit dem Veltener Traditionszug und der 74 1230 beweist.

2 Einige Tage zuvor hieß das Ziel Blankenburg (Harz). Anlaß für Sonderfahrten auf der Rübelandbahn mit dem Zwickauer Traditionszug und der 95 1027 war nicht nur das 100jährige Bestehen eines Abschnittes dieser bekannten Gebirgsbahn, sondern auch das Jubiläum „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahn". Hier war eine „Ellok-Schau" von besonderem Reiz. U. B. z. die 204 001 und eine „echte Blankenburgerin" (251 010 vor einem Planzug).

3 Was am 11. und 12. Mai 1985 in Nossen anläßlich eines Sterntreffens los war, versuchten wir bereits im „me" 11/85 auf Seite 16 zu verdeutlichen. Nicht nur Eisenbahnfreunden aus dem In- und Ausland bleibt Nossen unvergeßlich, auch für die Eisenbahner des Dienstortes Nossen und die Bewohner dieser sächsischen Kleinstadt war es *das* Ereignis. Diese Lokparade (v. l. n. r. 50 3529, 50 1002 und 35 1113) präsentierte sich am 11. Mai 1985 den Eisenbahnfreunden.

4 Die Berliner Herbstsonderfahrt führte am 12. und 13. Oktober 1985 von Wustermark über Rathenow – Brandenburg – Belzig (ehemalige Brandenburgische Städtebahn) und Potsdam zurück nach Wustermark. Zahlreiche Foto-Motive gab es auch auf dieser Rundfahrt. Dieses Foto mit den Loks 62 015 und 64 007 entstand am 13. Oktober 1985 in Belzig.

5 Anläßlich des 100jährigen Jubiläums der ehemaligen Prignitzer Eisenbahn (Perleberg – Pritzwalk – Wittstock [D.]) fuhr auch auf dieser Strecke am 1. Juni 1985 ein Sonderzug. Das Motiv von der festlich geschmückten 64 007 wurde in Wittstock festgehalten.

6 In den Winterschulferien wurden im vergangenen Jahr täglich die Züge P 14305 und P 14309 auf der KBS 424 nach Oberwiesenthal mit zwei Maschinen der Baureihe 99.77-79 des Bw Aue bespannt. Der erste Zug wird von beiden Loks bereits ab Cranzahl befördert. Die Vorspannlok fährt dann Lz talwärts und setzt sich in Neudorf (E.) vor den P 14309. Mit 12 Wagen arbeiten beide Maschinen an ihrer Grenzleistung. Auch in diesem Jahr werden derartige Beförderungsleistungen erwartet. U. B. z. den P 14309 mit den Loks 99 1773 und 99 1790 zwischen Hammerunterwiesenthal und Unterwiesenthal am 23. Februar 1985.

Fotos: B. Sprang, Berlin (1 und 4); T. Fischer, Erfurt (2); R. Steinicke, Dresden (3); D. Radke, Schwerin (5); E. Rettig, Görlitz (6).

Klaus Jünemann, Berlin,
Wolf-Dietger Machel (DMV), Potsdam
und Lothar Nickel (DMV), Berlin

„Marie Klockow kümmt!"

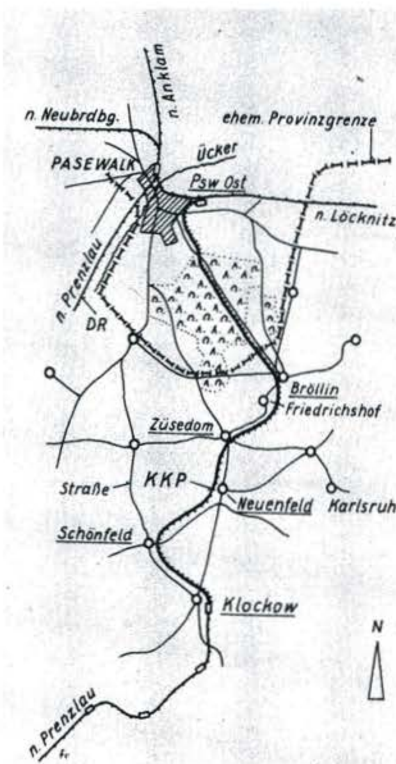
Die Geschichte der ehemaligen Kleinbahn Klockow-Pasewalk 1. Teil

„Marie Klockow kümmt" – so sagten einst die Pasewalker, wenn ein Zug der Kleinbahn Klockow–Pasewalk (KKP) durch die dortige Feldstraße rollte. Doch das ist seit mehr als zwei Jahrzehnten Vergangenheit. Was für eine Bahn war das eigentlich? Durch ihre etwas abseitige Lage blieb sie meist unbekannt. Deshalb soll im folgenden ihre Geschichte dargestellt werden. Einige Eisenbahner, die die Schmalspurbahn genau kannten und sie viele Jahre betrieben, haben mit vielen Fakten und Einzelheiten dazu beigetragen. Ihnen allen sei hier besonders gedankt.

Zunächst mit Hafermotoren

Die Geschichte der Kleinbahn besteht aus zwei Teilen: der Zeit des Pferdebetriebes und der des Dampfbetriebes. Bereits am 3. Juli 1891 wurde die KKP als Zweckverband gegründet, deren Mitglieder einige im nordöstlichen Teil des Kreises Prenzlau ansässige Gutsbesitzer waren. Eine nichtöffentliche Wirtschaftsbahn von 750-mm-Spurweite sollte die Güter Klockow, Schönfeld, Neuenfeld, Züsedom und Bröllin in der Uckermark miteinander verbinden und die Abfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse nach dem nahegelegenen pommerschen Pasewalk ermöglichen. Hier war vorgesehen, die Güter von und in Wagen der Staatsbahn umzuladen. Am 7. Oktober 1892 wurde die „Kleinbahn Klockow–Pasewalk G. m. b. H" mit dem Sitz in Züsedom in das Handelsregister der Stadt Pasewalk eingetragen. Schon einen Monat danach, am 10. November 1892, erteilte die Polizeiverwaltung in Pasewalk die Genehmigung für den Bahnbau.

Noch im Dezember 1892 fand eine Besichtigung des im Entstehen begriffenen Planums statt. Die von Pasewalk nach Bröllin aus der Niederung der Ücker zur Hochebene ansteigende Strecke mußte nämlich, um eine Steigung von maximal 1:30 nicht zu überschreiten, über größere Entfernungen durch bis zu 7 m tiefe Einschnitte und über Dammbauten geführt werden. Der Mindestradius war mit 100 Metern festgelegt worden. Der Gesellschaft wurden u. a. die Auflagen erteilt, die Breite der durch die Bahn mitbenutzten Straßen



1 GmP 9152 Klockow–Pasewalk ist am 24. Juni 1960 in Schönfeld eingetroffen. Zu diesem Zeitpunkt gab es von hieraus noch ein Anschlußgleis für den Güterverkehr zur LPG.



2 Noch am 24. Juni 1960 herrschte diese einmalige Kleinbahnatmosphäre im uckermärkischen Klockow: Im Vordergrund der aus Pasewalk eingetroffene GmP 9151; im Hintergrund der abfahrbereite P 1227 nach Prenzlau mit der Lok 92 6276.



und Wege wieder auf ein „angemessenes Maß" zu bringen und zu diesem Zwecke Terrain des zwischen Pasewalk und Bröllin durchschnittenen Kirchenforstes zu erwerben. Außerdem war die Straße an den Einschnitten durch „sichere Barrieren" zu begrenzen und diese auf Dauer zu unterhalten.

Am 7. Januar 1893 erfolgte dann die landespolizeiliche Genehmigung durch den Regierungspräsidenten in Stettin (heute Szczecin/VR Polen) für den im Pommern liegenden Streckenabschnitt. Vermutlich traf dies gleichzeitig auch für den Streckenteil im Regierungsbezirk Potsdam (Kreis Penzlau) zu.

Schließlich wurde am 24. April 1893 der Anschluß zur Staatsbahnstrecke Pasewalk–Stettin in km 40,8 genehmigt.

Es gab zur Zeit der Pferdebahn mehrere Betriebsführer gleichzeitig, die den Betrieb aufrechterhalten mußten. Beladene Wagen wurden in Bröllin gesammelt. Auf dem etwa drei Kilometer langen geneigten Streckenteil von Bröllin in Richtung Pasewalk befand sich eine Ausspannung am Forsthaus. Hier existierte ein Ausweichgleis für unbeladene Wagen. Von Bröllin rollten die Wagen, begleitet von Bremsern, bis hierher. Dann übernahm der Pasewalker Betriebsführer Nadler ⟨8⟩ (nach ⟨7⟩ die Firma Franz Beutel & Sohn) den Transport der Feldbahnwagen mit Pferdegespann bis zum Kleinbahnhof Pasewalk. Die KKP arbeitete mit hohen Verlustzahlen an Zugtieren, denn es gerieten viele Pferde unter die Wagen.

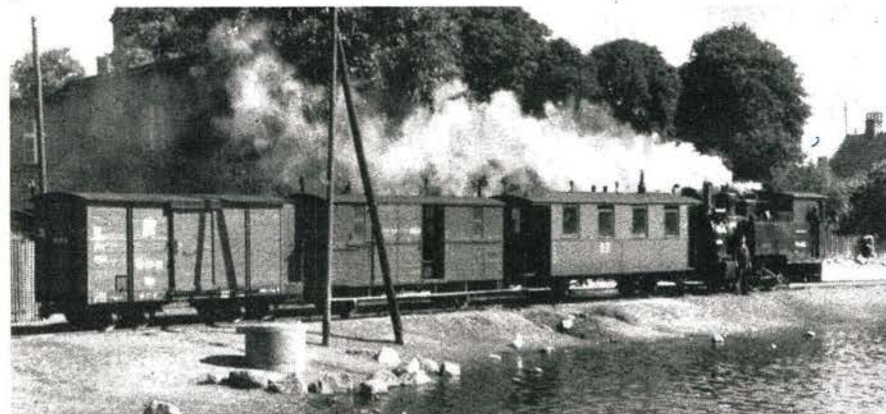
Gesellschafter gleichzeitig Verfrachter

Um einen ökonomischen Betrieb der Bahn zu gewährleisten und unter günstigen Bedingungen Darlehn zu erhalten,

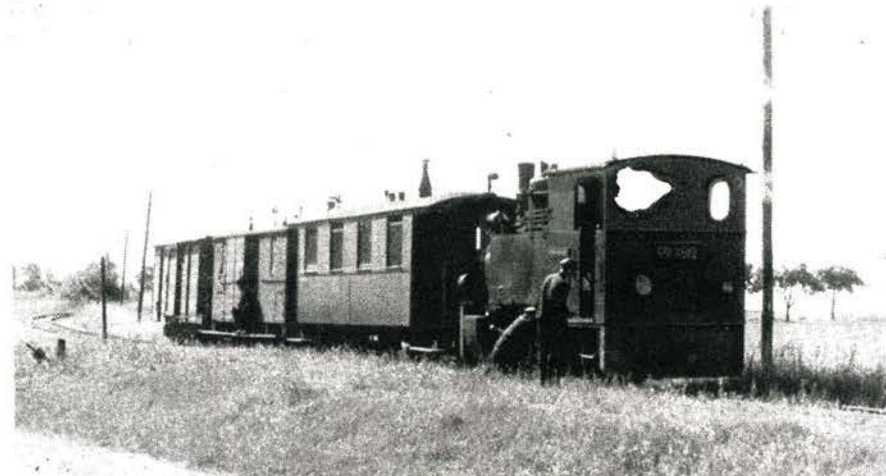
3 Besonders romantisch war der Bahnhof Züsedom, gelegen am Dorfteich. Die Gleisanlagen hatten zum Zeitpunkt dieser Aufnahme (24. Juni 1960) schon lange nicht mehr den Umfang von 1931 (Gleisplan siehe „me" 2/86), neben zwei Ladegleisen gab es noch ein Stumpfgleis zu einem Düngerschuppen. V. l. n. r.: GGw 97-77-01, 975-105, 971-216 und 99 4612.

4 Der von der 99 4612 beförderte GmP hat am 24. Juni 1960 Bröllin erreicht. Von hieraus gab es ein Ladegleis zur Bedienung eines Lagers der LPG.

3



4



bildete die Gesellschaft einen Zweckverband, dessen Vorsteher bis 1918 der Rittergutsbesitzer Stege aus Klockow und danach der Rittergutsbesitzer v. Arnim in Züsedom war. Die Verfrachter wurden angewiesen, entsprechend den bewirtschafteten Feldern Planzahlen für die zu befördernden Erntegüter vorzugeben. Damit erreichte man eine maximale Auslastung der zur Verfügung stehenden Transportkapazität. Wurden die Vorgaben nicht erreicht, so mußten die fehlenden Frachtsätze vom jeweiligen Verfrachter trotzdem finanziert werden. Bei Überschreitung der Vorgaben erfolgte die Auszahlung einer Dividende. Dadurch sicherte man die Wirtschaftlichkeit der Kleinbahn. Diese Praxis funktionierte natürlich nur deshalb, weil Gesellschafter der Kleinbahn und Verfrachter immer die gleichen Personen waren.

Wirtschaftsbahn wurde öffentliche Kleinbahn

Das steigende Güteraufkommen konnte auf lange Sicht jedoch nicht mit Pferden bewältigt werden. Auch war die schnellere Beförderung von Agrarprodukten nötig, um mit möglichst geringen Verlusten arbeiten zu können. Bereits 1899 wurde unter anderem deshalb der Bau und Betrieb einer schmalspurigen Kleinbahn Pasewalk – Klockow – Prenzlau für den Personen- und Güterverkehr geplant (2). Das Projekt kam aber nicht zustande. Schließlich bat die Gesellschaft rund acht Jahre später, am 6. Juli 1907, bei den Regierungspräsidenten in Stettin und Potsdam um die Genehmigung zur Umwandlung der KKP in eine Kleinbahn mit Maschinenbetrieb.

Da die regelspurigen Prenzlauer Kreiskleinbahnen im Jahre 1908 ihre Strecke Prenzlau – Klockow in Betrieb nahmen, dürfte der Zeitpunkt des Antrages nicht zufällig gewählt worden sein.

Am 22. März 1908 genehmigte der Regierungspräsident in Potsdam, am 21. April 1908 der Magistrat der Stadt Pasewalk und wenig später der Regierungspräsident in Stettin die Einführung des Dampfbetriebes. Das bedeutete für die KKP den Umbau ihrer Strecke, denn der Oberbau war nicht ohne Veränderungen für einen Maschinenbetrieb geeignet. Die Gleise wurden verstärkt, und nur noch in Pasewalk benutzte die Bahn auf einer Länge von 1,07 km öffentliche Straßen. Darüber hinaus verlängerte man die im Gutsbesitz Klockow endende Strecke und führte sie in den Bahnhof Klockow der Prenzlauer Kreiskleinbahnen mit ein. Nun war es auch möglich, Güter über die Regelspurstrecke Prenzlau – Klockow in entgegengesetzte Richtung abzufahren. Die Streckenlänge der KKP betrug damit 16,0 km, die gesamte Gleislänge 17,72 km. An Baukosten entstanden 467 515 Mark.

Nach dem Inkrafttreten der Genehmigung am 18. Juni 1908 und dem gleichzeitigen Erlöschen der Genehmigungen vom 10. November 1892 bzw. vom 13. Juli 1902 erfolgte die Abnahme des im Kreise Prenzlau gelegenen Streckenteils am 12. November 1908, während für den Bereich Pasewalk aufgrund verschiedener durch die Abnahmekommission festgestellter Mängel die Strecke noch nicht freigegeben wurde. Es bestand lediglich Arbeitszugverkehr. Die offizielle Inbetriebnahme der Gesamtstrecke fand erst am 8. Juni 1909 statt, nachdem das Unternehmen am 19. Mai 1909 durch allerhöchsten Erlaß die Rechte einer öffentlichen Körperschaft erhalten hatte. Neben dem Vorsteher des Zweckverbandes gab es fortan noch einen in Pasewalk ansässigen honorierten Geschäftsführer, der von 1920 bis 1945 die gleiche Tätigkeit in der Kartoffeltrocknerei (später Kartoffelflockenfabrik) Pasewalk ausübte. Da dieser Betrieb während des zweiten Weltkriegs zerstört wurde, gingen auch sämtliche KKP-Unterlagen verloren.

Doch zurück zur Eröffnung des Dampfbetriebes: Inzwischen war eine Polizeiverordnung für den Bezirk der Stadtgemeinde Pasewalk erlassen worden. Hieraus seien einige betriebstechnische Einzelheiten zitiert.

[§ 4]

„Züge und einzeln fahrende Lokomotiven dürfen in der Feld- und Schützenstraße (heute Clara-Zetkin-Straße, d. Verf.) nur mit einer Geschwindigkeit von 10 Kilometer in der Stunde verkehren.

[§ 5]

Die von Pasewalk kommenden Züge haben vor dem Planübergange in Station 8 (Neuenkruger Landstraße [heute Torgelower Straße, d. Verf.]) und die von Bröllin kommenden vor demjenigen in Station 8 + 31 (Stettiner Chaussee [heute Straße der Befreiung, d. Verf.]) jedesmal zu halten und dürfen erst langsam weiterfahren, nachdem sich der Führer von der Gefahrlosigkeit der Weiterfahrt über beide Planübergänge überzeugt hat. Zu diesem Zweck hat ein Zugbegleiter den Zug zu verlassen und von jedem dieser Übergänge aus die erforderlichen Zeichen mit einer Glocke und einer roten Fahne (bei Dunkelheit mit einer rotgeblendeten Laterne) zu geben.

[§ 6]

Zur Hemmung des Funkenfluges beim Durchfahren der Feld- und Schützenstraße ist das Feuer der Lokomotiven besonders vorsichtig zu behandeln und – abgesehen von den in gewöhnlicher Weise einzubauenden Funkenfängern – hier auf die Schornsteine der Lokomotiven eine Drahthaube so aufzusetzen, daß der Austritt von glühenden Kohlestücken mit den Abgasen (Funkenflug) vermieden wird." (4)

Fahrzeugpark solide und robust

Zwei dreifach gekuppelte 110-PS (81 kW)-Lokomotiven übernahmen fortan den Verkehr. Aufgrund der langen Steigung nach Bröllin liefen die Maschinen stets mit dem Schornstein in Richtung Klockow, um ein Entblößen der Feuerbüchse vom Kesselspeisewasser auszuschließen.

Die Loks mit einer Achsfahrmasse von etwa 6 t hatte die Firma Orenstein & Koppel, Nowawes (heute Potsdam-Babelsberg), im Jahre 1908 unter den Fabriknummern 3009 und 3010 (Betriebsnummern KKP 1 und KKP 2) geliefert. Sie hatten Innenrahmen und Allansteuerung. Auffallend waren die breiten Rahmenstirnbleche, die gleichzeitig die Funktion von Bahnräumern erfüllten und bei eventuellen Entgleisungen ein Versinken der Loks verhinderten. Normalerweise stand jeweils eine der Maschinen unter Dampf. Zur Erntekampagne waren jedoch beide Loks in Betrieb.

Zur Zeit der Gutsbesitzer gab es nur einen geprüften Lokführer sowie einen Lokführer ohne Prüfung (Hilfslokführer). In der Kampagne half zusätzlich ein Rottenarbeiter als Heizer aus.

Von 1908 bis 1945 verfügte die KKP über 72 offene und drei geschlossene Güterwagen. 45 O-Wagen des Baujahres 1896 erhielten zur Einführung des Dampfbetriebes neue Radsätze und federnde Zug- und Stoßvorrichtungen. Von den restlichen 30 Wagen wurden zehn 1906, fünf 1910, zehn 1911 und fünf 1913 geliefert. Außerdem diente ein Kleinwagen Bahndienstzwecken.

Die Instandhaltung der Fahrzeuge einschließlich der Lokomotiven war vertraglich mit einer Landmaschinenschlosserei in Pasewalk geregelt. Ihr oblagen Kesselschmiede- und Dreharbeiten sowie alle notwendigen Revisionen am Wagenpark.

Weichen blieben unverschlossen

Die Anlagen der KKP enthielten 28 einfache Weichen und drei doppelte Kreuzungsweichen, die sämtlich unverschlossen blieben. Die umfangreichsten Gleisanlagen befanden sich im Kleinbahnhof Pasewalk. Hier gab es einen Lokschuppen, eine Güterabfertigung mit Stückgutschuppen sowie eine Gleiswaage. In Pasewalk existierte bis 1945 ein Werkanschluß zu einem Mühlenbetrieb, dessen Besitzer wiederum mit dem des Gutes Klockow identisch war. Ende 1915 kam ein Gleis zur Pasewalker Kartoffeltrocknerei, der späteren Kartoffelflockenfabrik, hinzu.

Die Betriebs-, Verkehrs- und Anschlußgleise in den Gutsbezirken waren entsprechend den Bedürfnissen angelegt. Die Erzeugnisse des Gutes Schönfeld wurden bis 1945 ausschließlich in Klockow umgeschlagen. Dementsprechend war das Anschlußgleis an die Strecke angebunden. Als später der Versand in Richtung Pasewalk lief, änderte man den Gleisanschluß. Dieses Gut verfügte außerdem über ein eigenes Wirtschaftsbahnnetz. Einige 600-mm-Gleisstücke sind noch heute im Straßenpflaster am alten Speicher zu finden. Diese Reste verraten auch, daß die Feldbahnwagen Räder mit doppelten Spurkränzen hatten.

Sehr einfach war der Bahnhof Klockow der KKP ausgeführt. Er verfügte nur über ein Gleis zum Umsetzen der Lok, einen Güterschuppenanschluß und ein erhöhtes Umladegleis, von dem Rüben oder Kartoffeln in Regelspurwagen geschüttet werden konnten.

Neben diesen Anlagen gab es fest eingebaute Feldweichen auf freier Strecke, an die zur Kampagne bewegliches Gleis angeschlossen wurde, um die Wagen direkt auf den Feldern beladen zu können. Diese Anlagen durften allerdings nicht von Lokomotiven befahren werden. Derartige Anschlüsse gab es zwischen Bröllin und Züsedom sowie zwischen Züsedom und Neuenfeld.

Die Strecke war mit einer einadrigen Fernsprechleitung ausgerüstet, die nur in besonderen Fällen mit einem operativ einzuhängenden Feldfernsprecher benutzt wurde. Im allgemeinen erfolgte keine Zugmeldung. Formsignale waren nicht erforderlich.

5



5 Typisch für die KKP in Pasewalk: Ein Zug in der Feldstraße in Richtung Klockow fahrend, gezogen von der 99 4613, am 18. Oktober 1958.

6



6 KKP-Lok Nr. 1 gebaut von Orenstein & Koppel im Jahre 1908 und ausgeliefert mit der Fabrik-Nummer 3009. 1950 erhielt die Maschine die DR-Nr. 99 4612, wurde schon 1960 aufgrund eines Kesselschadens abgestellt, aber erst am 6. Dezember 1966 im Raw Görlitz verschrottet. Die Aufnahme entstand am 24. Juni 1960 in Klockow.

Die Entnahme von Kesselspeisewasser war an vier Stellen möglich: in Pasewalk mittels Wasserkran, in Züsedom aus dem Dorfteich, auf freier Strecke zwischen Schönfeld und Neuenfeld mittels Pulsometer und in Klockow mittels Wasserkran (vermutlich vormals Pulsometer).

Tabelle 1: **Gütertransportleistungen**

Geschäfts-Jahr	beförderte Güter (t)
1913/14	28 651
1918/19	14 829
1928/29	23 617
1932/33	20 969
1935	23 819
1938	28 624
1961	9 650

7 Blick auf den Lokschuppen in Pasewalk Ost. Kurios das Schild rechts am Schuppen: Reisezugwagen durften das am Schuppen vorbeiführende Gleis nicht befahren, da das Lichtraumprofil zu knapp war.

8 Die ehemalige KKP-Lok 2 (Orenstein & Koppel 3010/1908), ab 1950 als 99 4613 bezeichnet, gehörte bis zur Schließung der Reststrecke zum Bestand, wurde dann auf dem Schlachthof in Pasewalk als Dampfspender eingesetzt und wenig später an die LPG Steinmocker bei Jarmen abgegeben, wo sie jedoch nicht mehr genutzt worden ist, sondern später verschrottet wurde.
(Foto 18. Oktober 1958 in Pasewalk).

Fotos: G. Meyer, Aue; Zeichnung: L. Nickel, Berlin

7



8

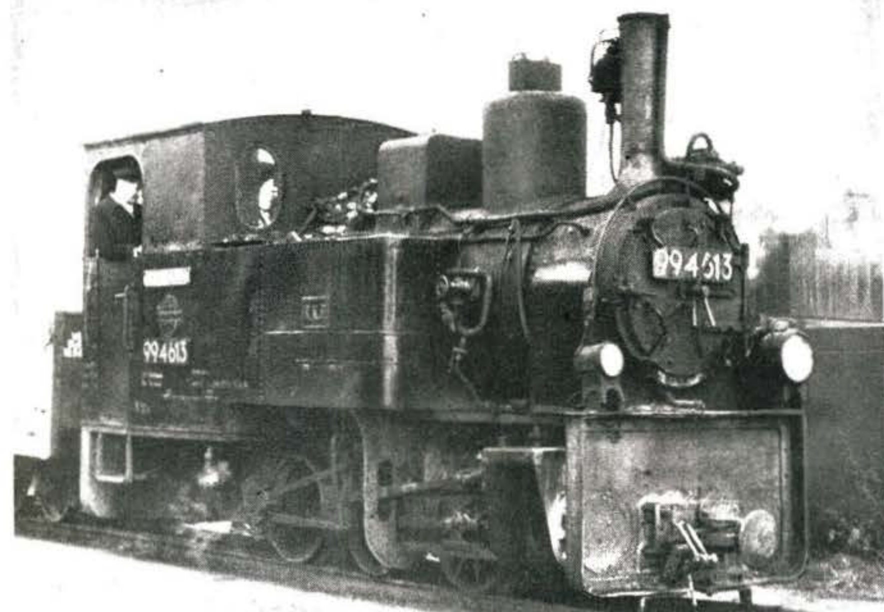


Tabelle 2: **Einnahmen und Gesamtausgaben**

Geschäftsjahr	Einnahmen (Mark)	Gesamtausgaben (Mark)	Reingewinn (+)[1] (Mark) Verlust (–)
1913/14	73 745,71	69 768,60	+ 3 977,11
1926/27	71 779,59	71 500,00	+ 279,59
1932/33	57 073,57	52 749,89	+ 4 323,68
1935/36	59 710,34	55 144,04	+ 4 566,30
1938	59 000,00	54 000,00	+ 5 000,00

1 Hierbei handelt es sich um den absoluten Reingewinn, abgezogen sind bereits die feststehenden Mittel zur Tilgung der gesetzlich vorgeschriebenen Fonds.

Hebamme durfte mitfahren

Die KKP übernahm zwar einen öffentlichen Güterverkehr und wurde als nebenbahnähnliche Kleinbahn auf der Grundlage des preußischen Kleinbahngesetzes betrieben, einen offiziellen Personenverkehr gab es aber nicht. Ein Bedürfnis schien dafür auch kaum vorhanden gewesen zu sein. Im Dezember 1913 genehmigte allerdings der Königliche Regierungspräsident in Potsdam, daß „... in Fällen unmittelbarer Gefahr..." die Hebamme aus Züsedom die Güterzüge der KKP benutzen durfte. (5) Etwas umfangreicher war ein anläßlich der Wahlen für die Nationalversammlung der deutschen Republik am 19. Januar 1919 gestatteter Personenverkehr auf offenen Güterwagen. Die Bevölkerung konnte dadurch das Wahllokal in Züsedom problemlos erreichen.

Ansonsten verkehrte auf der KKP nur täglich ein Güterzugpaar. Während der Rübenkampagne kam in den Monaten Oktober bis Dezember eines jeden Jahres ein zweites hinzu. Die Hauptverfrachter waren die Güter Klockow, Schönfeld, Neuenfeld, Züsedom, Bröllin und Friedrichshof sowie gelegentlich Karlsruh (Tabellen 1 und 2). Das Aktienkapital – es betrug zwischen 1908 und 1945 unverändert 21 800 Mark – hatten die Rittergutsbesitzer von Schönfeld, Klockow, Züsedom, Bröllin, Neuenfeld und Friedrichshof aufgebracht.

Zweckverband wurde aufgelöst

Erster Weltkrieg und Inflation gingen auch an der KKP nicht spurlos vorüber. Das Unternehmen geriet – wie fast alle dieser Art – in rote Zahlen. Erst ab Mitte der 20er Jahre nahm das Beförderungsaufkommen wieder zu, und die gesetzlich vorgeschriebenen Jahresrücklagen zur Auffüllung der Erneuerungs- und Spezialreservefonds konnten nun wieder abgeführt werden.

Nachdem die vom Zweckverband der KKP aufgenommenen Darlehn ebenfalls getilgt worden waren, konnte er am 31. März 1928 aufgelöst werden. Am 4. Juli 1928 wurde die „Kleinbahn Klockow–Pasewalk Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Züsedom" unter der Nr. 4 in das Handelsregister des Amtsgerichtes Brüssow neu eingetragen, obwohl bereits seit dem 24. März 1928 ein neuer Gesellschaftsvertrag in Kraft war. (5)

Der zunehmende Lastkraftwagenverkehr machte seit Anfang der 30er Jahre auch um die KKP keinen Bogen mehr. Die Kleinbahngesellschaft versuchte dieser Konkurrenz durch niedrige Tarife zu begegnen, und zum anderen galt für die Hauptverfrachter nach wie vor, eine bestimmte Tonnage an Gütern per Bahn zu transportieren; anderenfalls mußten Ausfallfrachtgelder gezahlt werden.

Statt der Bahn eine Gedächtnisstätte?

Ende 1936 wurde von einflußreichen Pasewalker Nazis die Stillegung der KKP gefordert. Der Grund dafür war aber nicht das relativ geringe Verkehrsaufkommen. Vielmehr störte ein 500 m langes Streckenstück im Pasewalker Stadtgebiet bei der Schaffung einer sogenannten Hitler-Gedächtnisstätte. Weder der Regierungspräsident in Potsdam noch in Stettin stimmten der Betriebseinstellung zu, und die Bahn blieb erhalten. (5) Während des zweiten Weltkrieges wuchs die Bedeutung der KKP, da durch fehlende Lastkraftwagen nun wieder ausschließlich die Bahn zum Gütertransport genutzt werden mußte.

Fortsetzung (mit den Quellenangaben) folgt im Heft 2/86

Adolf-Dieter Lenz (DMV), Berlin, und
Alfred Schubert (DMV), Erfurt

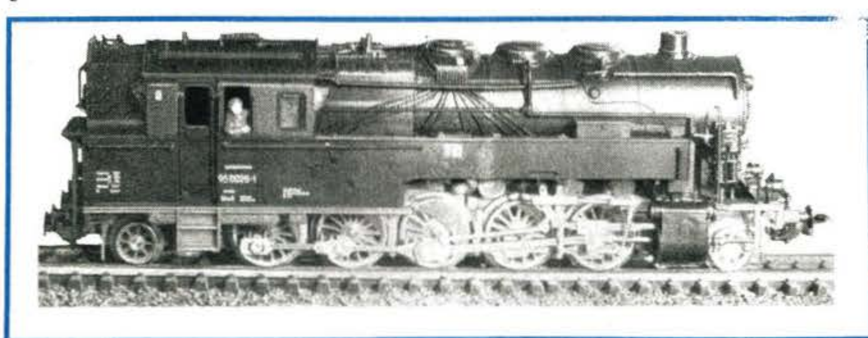
95 0028 als H0-Modell

Die Baureihe 95 nimmt in der Entwicklung der deutschen Dampflokomotiven einen bedeutenden Platz ein. Aber eigentlich hat die Geschichte dieser Güterzug-Tenderlokomotive mit einer ganz anderen Maschine begonnen: mit der 1'E'h2-Tenderlokomotive der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE). Die als sog. TIERKLASSE bekannt gewordenen Loks, die späteren 95^{66}, ersetzten den Zahnstangenbetrieb auf den bis zu 60 ‰ steilen Harzstrecken durch Adhäsionsbetrieb.
Daraufhin beschloß die Preußische Staatsbahn, ebenfalls eine schwere Tenderlokomotive zu beschaffen. Denn zu Beginn der 20er Jahre waren sowohl ständig steigende Transportleistungen zu bewältigen, als auch der recht aufwendige Zahnstangenbetrieb zu ersetzen. Man hatte sich auch deshalb so entschieden, weil solche Maschinen außer der Ablösung des Zahnstangenbetriebes ebenso für den Nachschiebedienst auf den steilen Hauptstrecken sowie im Zugdienst auf den Mittelgebirgsstrecken eingesetzt werden sollten. Außerdem wollte man vermeiden, die aus dem Flachland ankommenden Züge noch teilen zu müssen.
Somit beauftagte die Preußische Staatsbahn die Firma Borsig, zunächst 18 solche Maschinen zu bauen. Immerhin lagen bei Borsig schon Erfahrungen vor, hatten sie doch die HBE-Loks entwickelt und hergestellt. Weitere 27 Exemplare lieferte übrigens die Hanomag.
Zum anderen erwies sich das 1'E1'-Laufwerk dieser „neuen" Lokomotive hinsichtlich der notwendigen Zugkräfte, der vorgegebenen Höchstgeschwindigkeit sowie der vorhandenen Streckenverhältnisse auf den preußischen Strekken als am zweckmäßigsten. Und wiederum entschied man sich für ein Zwillingstriebwerk.
Ansonsten jedoch wich die nach dem preußischen Nummernschema als „T 20" eingeordnete Lokomotive in einigen Merkmalen von den o. g. Maschinen ab; in ihren Hauptabmessungen übertraf sie sogar die für die damalige Zeit mächtigen HBE-Loks.
Erstmals befand sich die Kesselmitte 3 100 Millimeter über Schienenoberkante. Und mit einer Reibungsmasse von 95,3 Tonnen bzw. einer mittleren Achsfahrmasse von etwa 19 Tonnen war diese Konstruktion ihrer Zeit etwas voraus.
Als rein preußische Konstruktion wies sie alle Merkmale der letzten preußischen Lokomotiventwicklungen wie beispielsweise Barrenrahmen und Belpaire-Hinterkessel auf. Mehr noch, sie war zugleich für die späteren Einheitslokomotiven vergleichbarer Ausführung der DRG richtungsweisend. Sie hat diese sogar um 20 Jahre überlebt!
Die DRG übernahm die 45 Lokomotiven der Gattung T 20. Und weil alle Maschinen erst 1922 bis 1924, also bereits zur Reichsbahnzeit ausgeliefert wurden, reihte sie die DRG als 95 001 bis 95 045 ein, obwohl sie die DRG ursprünglich als Reihe 77 vorgesehen hatte.
Schon 1923 hatten umfangreiche Versuche stattgefunden. Das Lokomotiv-Versuchs-Amt Grunewald erprobte diesen neuen Lokomotivtyp auch deshalb, um Aufschluß über die Grenzwerte des Reibungsbetriebes im Hinblick auf die zu befördernde Zugmasse in Abhängigkeit von den Neigungsverhältnissen zu erhalten. Deshalb sind die Maschinen der Baureihe 95^0 u. a. auf folgenden Strekken eingesetzt worden:
Ilmenau – Suhl, Arnstadt – Suhl, Probstzella – Rothenkirchen, Stuttgart – Geislingen – Amstetten – Ulm (der berühmten Geislinger Steige), auf der Schiefen Ebene bei Neuenmarkt-Wirsberg und auf der Steilrampe Tharandt – Klingenberg-Colmnitz.
Besonders zur Geltung gekommen sind dabei die gute Bogenläufigkeit bis zu Halbmessern von 140 Metern sowie die eingebaute Riggenbach-Gegendruck-Bremse.
Nach 1945 verblieben 31 Lokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn; sie waren in den Bahnbetriebswerken Probstzella und Blankenburg beheimatet. Zeitweilig hatte das Bw Blankenburg bis zu elf 95^0. Ab 1966 – damals gehörten schon alle Maschinen zum Bw Probstzella – wurden 24 Loks im Raw Meiningen auf Ölhauptfeuerung umgbaut.

1



2



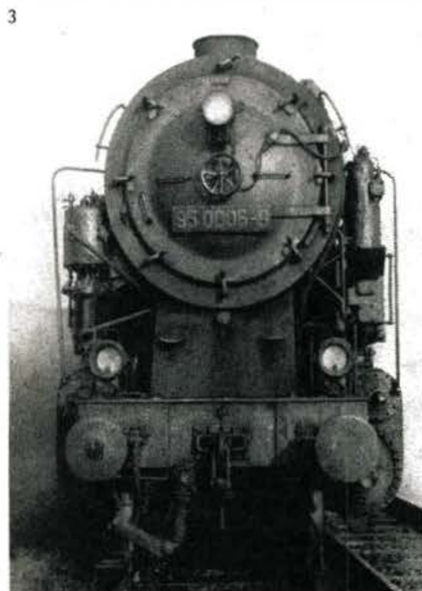
In Übereinstimmung mit dem Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV) ist vom VEB PIKO Sonneberg das Modell einer der letzten Maschinen der Baureihe 95^0 entwickelt worden, die auf den Strecken Saalfeld – Sonneberg und Sonneberg – Eisfeld eingesetzt waren.
Mit diesem Modell hat der VEB PIKO Sonneberg seine Traditionen in der Herstellung hochwertiger Dampflokmodelle fortgesetzt. Nicht nur das – die Sonneberger haben ein Spitzenerzeugnis entwickelt, das insbesondere durch

seine detaillierte Gestaltung besticht. Ja, die Detaillierung geht weit über das bisher Übliche hinaus und hält damit jedem internationalen Vergleich stand. Von Anfang an bemühten sich die Entwicklungsingenieure um ein möglichst wirklichkeitsnahes Modell. Allein deshalb beinhaltet die Konstruktion viele Baugruppen und Einzelteile. Denn erst dadurch war es möglich, mehr Details als bisher üblich nachzugestalten. So hat man beispielsweise extra freistehende Handräder an Kesselspeiseventilen, Knebelmutternanschlüsse, Kranösen am Ölbunker, Ablaßhahne an Luftbehältern usw. realisiert.

Erstmals wurde bei diesem Modell eine neue, durchgängige Montagetechnologie entwickelt. Und zwar ist das Modell dank einer ausgefeilten Rasttechnik zu montieren, d. h. unkompliziert und ohne Hilfsmittel zusammenzufügen. Die zahlreichen Zurüstteile verleihen dem hervorragenden Modell das richtige „finish" eines Supermodells! Wichtig ist hierbei nur, die Einzelteile vorsichtig aus den handlichen Spritzlingen herauszuschneiden. Und man sollte mit dem Plastekleber möglichst sparsam umgehen! Es empfiehlt sich, die Zurüstteile vorher anhand der „Bedienungsanleitung" zuzuordnen, also „trocken" zu trainieren. Danach nehme man am besten eine Pinzette zur Hand; vorher haben wir schon einen kleinen Tropfen Klebstoff auf eine kleine Arbeitsplatte gebracht. Die Klebezapfen der Zurüstteile bekommen nur einen ganz winzigen Tupfer Kleber ab. Aber dieses Geduldspiel lohnt sich!

Einschließlich der dem Modell beigefügten Zurüstteile setzt sich die H0-95er aus mehr als 250 Einzelteilen zusammen. Ebenfalls erstmals geht ein bisher langgehegter Wunsch vieler Modellbahnfreunde in Erfüllung: Die Lok ist mit wohlproportionierten Plastefiguren „bemannt" worden. Hat die bullige 95^0 jetzt nicht das richtige, das stimmungsvolle Aussehen? Mit den übrigen Figuren (der „Personal-Spritzling" ist seit einiger Zeit schon einzeln im Handel!) lassen sich endlich typische Alltagsszenen der „Schwarzen" nachgestalten.

3



4



1 Die Vorbildlok der Baureihe 95^0 im Einsatz: Hier die 95 0025 auf der Strecke zwischen Lippelsdorf und Schmiedefeld (KBS 566) mit einem mächtigen Rauchpilz. Die Aufnahme entstand 1975.

2 Lokführerseite des PIKO-Modells der 95 0028. Deutlich erkennbar ist die filigrane Ausführung der bulligen Lokomotive, die schon „bemannt" ist.

3 und 4 Vorbild oder Modell? Ist sie nicht wirklich gelungen, die 95 0028? Wie das Vorbildfoto (links) zu erkennen gibt, hat auch das Modell die imposante Frontansicht erhalten; es fehlt praktisch nur noch der obligate Schmutz!

Fotos: A. Lenz, Berlin

Im Interesse guter Laufeigenschaften wurde das Hauptfahrwerk aus zwei Rahmenteilen, die mit einem Gelenk verbunden sind, aufgebaut. Dadurch kann sich das Modell Senken und Kuppen im Gleis besser anpassen, so daß es nahezu mit allen Rädern aufliegt. Alle fünf Kuppelradsätze werden angetrieben; den Motor kennen wir bereits aus dem PIKO-Triebwagenmodell der Baureihe 185. Die Kraftübertragung geschieht über ein mehrstufiges Stirnradgetriebe. Und hierbei verleiht der Motor, der übrigens ein sehr gutes Anfahr-, Auslauf- und Regelverhalten aufweist, dem neuen Modell ein durchaus hohen Ansprüchen genügendes Fahrverhalten.

Hinsichtlich der Anlenkung des Gehäuses am Fahrwerk ist ein neues kinematisches Prinzip realisiert worden. Es ermöglicht dem Modell, trotz des fünffach gekuppelten Fahrwerkes auch in extrem engen Gleisbögen (R = 380 mm) einen relativ kleinen stirn- bzw. tenderseitigen Überhang. Damit bleiben natürlich die Kupplungen noch im vorgeschriebenen Fangbereich. Außerdem wird dadurch der optische Gesamteindruck auch in extremen Gleisabschnitten gewahrt!

Die hierbei eingesetzte Lenkhebelkombination wirkt angesichts der o. g. Zielstellung sowie unter Berücksichtigung der bei Modelleisenbahnen zwangsläufig kleineren Gleisradien nicht mit dem gleichen Hebelverhältnis wie das vom Vorbild her bekannte Krauss-Helmholtz-Gestell. Deshalb fährt die Modell-95er in Gegenbögen mit der jeweils führenden Laufachse kurzzeitig im Spießgang. Aufgrund dessen reagiert sie sehr sensibel auf fehlerhafte Gleissysteme bzw. schlecht verlegte Gleise und neigt dazu, an in Gleisbögen befindlichen Schienenstößen oder Lücken zu entgleisen.

Neu an diesem Modell ist, daß die ebenfalls beweglichen Rahmenteile der Laufachsen je einen Kupplungsaufnahmeschacht nach NEM 362 erhielten. Somit kann man auch ggf. verschiedene Kupplungsköpfe anderer Hersteller verwenden.

Bestechend ausgeführt hat man die Beschriftung der 95 0028-1. Wie beim Vorbild ist sogar das vordere Nummernschild weiß umrandet. Dieses Lokomotiv-Modell konnte weitestgehend maßstabsgetreu gestaltet werden. Leider sind aus Fertigungsgründen die Rohrleitungen etwas zu reichlich in ihrem Durchmesser ausgefallen. Wobei auch die rote Farbgebung der Lauf-, Treib- und Kuppelräder wiederum viel zu hell erscheint. Etwas unverständlich bleibt allerdings, weshalb man bei einem solchen Supermodell sichtbare Achswellen einschließlich der Messingbuchsen in Kauf nehmen muß.

Die relativ hohe Masse des Modells und Haftreifen auf dem Treibradsatz garantieren eine überdurchschnittlich große Zugkraft bei einer sicheren Stromabnahme. Und dabei übersteigt die Zugkraft bei Rückwärtsfahrt sogar das im Modellbahnbetrieb erforderliche Maß.

Bliebe nur noch eine Bemerkung zum Fahrgeräusch: Da unser Hobby nunmal Freude und Erholung bieten soll, wäre es zu wünschen, daß der VEB PIKO Möglichkeiten finden möge, das störende Fahrgeräusch zu reduzieren ...

Mit diesem neuen Erzeugnis – das zwar in seiner Herstellung äußerste Sorgfalt verlangt, also wesentlich aufwendiger als bisherige Modelle ist – erhält der Modelleisenbahner zweifellos ein Spitzenerzeugnis. Und man kann auf den ersten Blick sagen: „Das ist eine echte 95er!"

Triebfahrzeug-Steckbrief

Motor und Getriebe:

PIKO-Getriebemotor, gekapselt, komplett gerastet, wartungsfrei, dreinutiger Anker mit Scheibenkollektor, Sintermetall-Lager, Messingritzel mit nachfolgendem Stirnradgetriebe, alle Kuppelachsen angetrieben, Treibradsatz mit Haftreifen.

„Bilder einer Ausstellung"

Impressionen von der 8. Berliner Modellbahnausstellung 1985

Wohl noch lange wird diese Schau am Berliner Fernsehturm in Erinnerung bleiben. Sowohl bei den Organisatoren, den ausstellenden Arbeitsgemeinschaften und Einzelausstellern, als auch den zahlreichen Besuchern dürfte eine solche Leistungsvielfalt auf dem Gebiet der Modellbahn in vielerlei Hinsicht anspornend, motivierend gewesen sein. Wie wir bereits im vorangegangenen Heft einschätzten, wurden nicht nur alle Nenngrößen berücksichtigt und die Breite „modellbauerischen Volksschaffens" gezeigt. Vielmehr bestand der sicher wichtigste Akzent darin, welche Tendenzen denn eigentlich in der Gestaltung von Gemeinschaftsanlagen bestehen.
Da erfreuten sich die einen an thematisch geschlossenen Großanlagen wie beispielsweise der Freunde aus Gelenau. Andere waren angesichts superlanger Modellzüge auf den beiden SMBS-Anlagen der Arbeitsgemeinschaften 3/4 und 3/14 hingerissen. Und zugleich kam es andernorts zu fruchtbaren Gesprächen über ein (noch) scheinbar unbedeutendes Thema: Modellbahn in der Landschaft!
Perfekter Modellbau mit Liebe fürs Detail, der umfangreiche Kenntnisse über das Drumherum bei der großen Eisenbahn bzw. aus deren Historie erfordert? Ja, wobei ausgerechnet „Modellbahn-Benjamine" neue Wege zu beschreiten scheinen. Man wird sich also die Arbeitsgemeinschaften 1/40, 1/50 und 3/95 merken müssen. Denn – und das zeigen auch die nebenstehenden Fotos – immer mehr Modellbauer sagen sich: „Weniger ist mehr!" Möglichst wirklichkeitsnahe Modellbahn sollte aber nicht auf Ausstellungen beschränkt sein, sondern sich auch daheim durchsetzen können.
Doch erinnern wir uns: Verrät die Szenerie um den Bahnhof Löwenberg (Abb. 1) nicht Perfektion? Dabei haben die Freunde der AG 1/40 weder auf die Inneneinrichtung des Stellwerkes, noch auf den Mann am Mast verzichtet! „Erst muß die Kuh vom Gleis...", so denken Lokführer Krause und $H0_e$-Anlagenbesitzer W. Hammer (AG 1/48) – (Abb. 2). Wir fahren in den Süden! Die AG 3/95 hat auf ihrer aus dem SMBS abgeleiteten neuen Anlage viele Details zum Thema „Modellbahn in der Landschaft" dargestellt (Abb. 3 und 7). Kurze Stippvisite bei der 3/14 „Saxonia": Der letzte Dampf – und schon ist der Draht gespannt (Abb. 5). Da wir 1986 im „guten Beispiel" auf elektrifizierte Strecken zu sprechen kommen, dies nur als Vorgeschmack.
Vielen Besuchern hat insbesondere die winterliche Windbergbahn (Abb. 6) gefallen. Über diese Heimanlage von H.-J. Bänsch, Cottbus, werden wir Ende 1986 ausführlicher berichten.
Blättern wir um – es geht ins Elbsandstein-Erzgebirge der Gelenauer Modellbahnfreunde, deren Gemeinschaftsanlage wir schon im Heft 12/1985 vorstellten. Und weil diese gelungene Arbeit bei zahlreichen Besuchern so gut ankam, bieten wir heute mit den Abb. 8 bis 10 eine kleine Bildnachlese.
Abschließend einige Gedanken zum Titel bzw. Rücktitel:
Die improvisierte „Müngstener Brücke" ist 1,23 Meter lang und besteht aus 2,5 und 2,0 Millimeter hohem Schienenprofil, Draht und Messingblech. Die filigrane Konstruktion wird durch 2350 Lötstellen zusammengehalten. Sie war zugleich Attraktion auf der Anlage der AG 3/4, die wir auf Abb. 4 zeigen. Immerhin hatte die in Berlin gezeigte 27 Meter lange Anlage mit 111 Metern zweigleisiger Haupt- bzw. 50 Metern eingleisiger Nebenbahn beträchtliche Ausmaße!
Für die Freunde der Nenngröße TT stellen wir auf der 4. Umschlagseite nochmals die Neuheiten des VEB BTTB vor, die auf der Messeanlage ihre Runden drehten. Über die einzelnen Modelle haben wir schon in unseren 85er Messe-Berichten informiert.

Hans-Joachim Wilhelm

Fotos: J. Nagel, Berlin (1, 2 und 4); P. Noppens, Berlin (3); M. Wenk, Berlin (5 und 6); A. Stirl, Berlin (7); Albrecht, Oschatz (8 bis 10)

Fortsetzung von Seite 17

Parameter	Soll	Ist
Anfahrspannung/ Stromaufnahme		
bei Leerfahrt	3,5 V	2,7 V/120 mA
bei Lastfahrt	4,0 V	3,2 V/170 mA
v_{Max} bei 12 V (Stromaufnahme)	100 Mkm/h (= 80 km/h)	115,2 Mkm/h (= 88,6 km/h)
Zugkraft in Ebene	–	> 1,0 n
Zugkraft bei 5 % Steigerung	0,64 N	0,9 N
Radsatz-Innenabstand	14,3 mm	14,3 mm
kleinster befahrbarer Radius	380 mm	380 mm
Regelbereich	1:10	1:11,2
Masse	–	345 g

Laufeigenschaften und Fahrgeräusch:
Gut bis sehr gut im gesamten Regelbereich, störendes unterschiedliches Fahrgeräusch in beiden Fahrtrichtungen.
Stromabnahme:
Gut – dank Radinnenschleifkontakten am ersten, zweiten, vierten und fünften Kuppelradsatz.
Auslauf:
Der große Anker und das Stirnradgetriebe bewirken schon bei mittleren Geschwindigkeiten Auslauf.
Ballastmasse:
Im Lokkessel und Tenderinnenraum befinden sich Zinkgußformteile.
Fahrwerk, Triebwerk, Steuerung:
Barrenrahmen, teilweise durchbrochen, Bremsklötze und Bahnräumer, Luftbehälter vorbildgetreu. Triebwerks- und Steuerungsteile vollständig aus Plaste, sehr detailliert, gerastet, leicht austauschbar.
Radsätze:
Metallradreifen (kein NEM-Profil), Radsterne plastgespritzt, Speichenzahl stimmt, Gegengewichte vorbildgetreu.
Beleuchtung:
Dreilicht-Spitzensignal auf Rauchkammer- und Tenderseite, ohne Lichtwechsel, Lichtaustritt bei Vorbildgeschwindigkeit an vorderen Loklaternen (Pufferbohle) schwach.
Wartungsfreundlichkeit:
Sehr gut, ausschließlich Rastverbindungen; Wartung und Reparaturen möglichst in Werkstätten! Grundsätzlich ist Tenderaufsatz auszurasten, Ballastgewicht zu entnehmen, Nachläufer aus dem Gehäuse zu drücken und Fahrwerk nach hinten aus der vorderen Pufferbohle zu ziehen. Drehzapfen des Vor- u. Nachläufers leicht ölen!
Detaillierung:
Hervorragend (s. Text), 41 Zurüstteile vervollständigen Modell, das aber dadurch wiederum „beschädigungsgefährdet" ist!
Farbgebung:
Mattschwarz, Räder und Fahrwerk rot, rot lackierte Gehäuseteile und Pufferbohlen weichen vom Rot des Fahrwerkes ab. Zylinderblock und Loklaternen unlackiert schwarz.
Beschriftung:
Vollständig und größenrichtig, Computer-Nr.

Maßvergleich (mm)	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	15 100	173,6	173,5
Gesamtachsstand	11 900	136,8	136,0
Kuppelachsstand	6 600	75,9	75,9
Kurbel- u. Treibrad Ø	1 400	16,0	16,0
Laufrad Ø vorn/hinten	850	9,8	9,8
Kesselmitte über Schienenoberkante	3 100	35,6	35,6
Gesamthöhe über Schienenoberkante	4 550	52,3	52,4
Breite	3 000	34,5	34,5

Vorbild-Daten BR° (preuß. T 20)

Achsfolge Triebwerk	1'E1'h2
Spurweite	1435 mm
Höchstgeschwindigkeit	70/70 km/h
Bezeichnung	95 001 bis 95 045
erstes Baujahr	1922
Außerdienststellung	1982
Leistung	1620 PSi ≈ 1 200 kW
Lok-Dienstmasse	127,4 t
Museumsfahrzeug	95 1027-0 (Bw Probstzella)

anlage

1



2



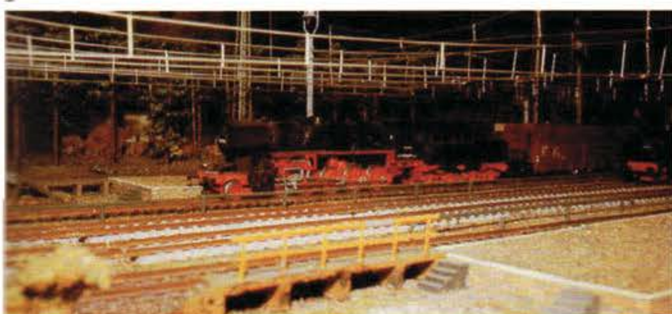
3



4



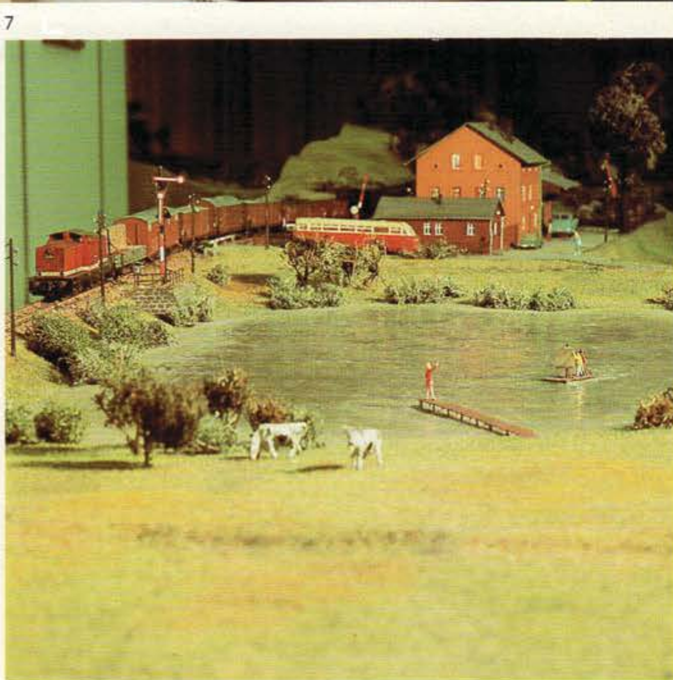
5



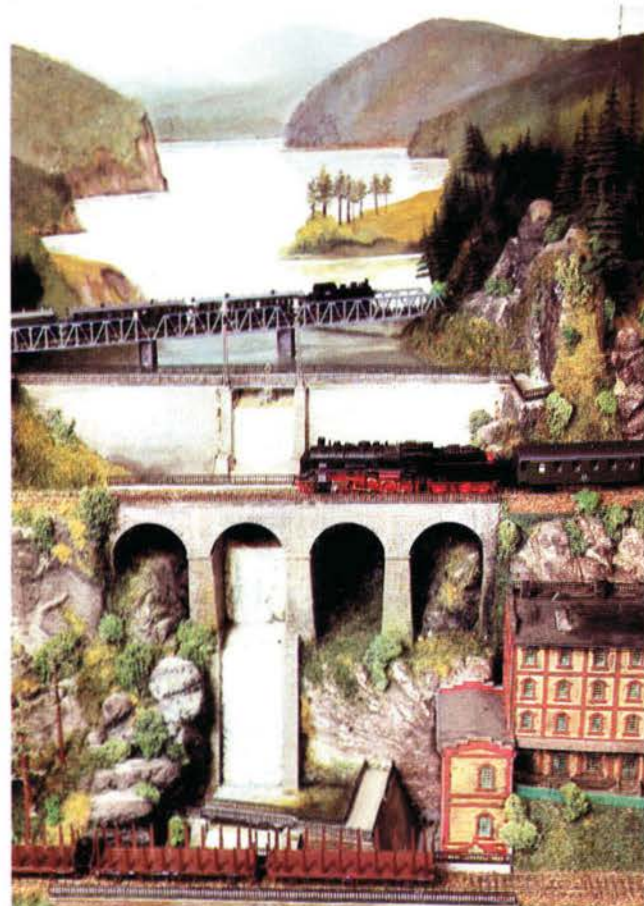
6



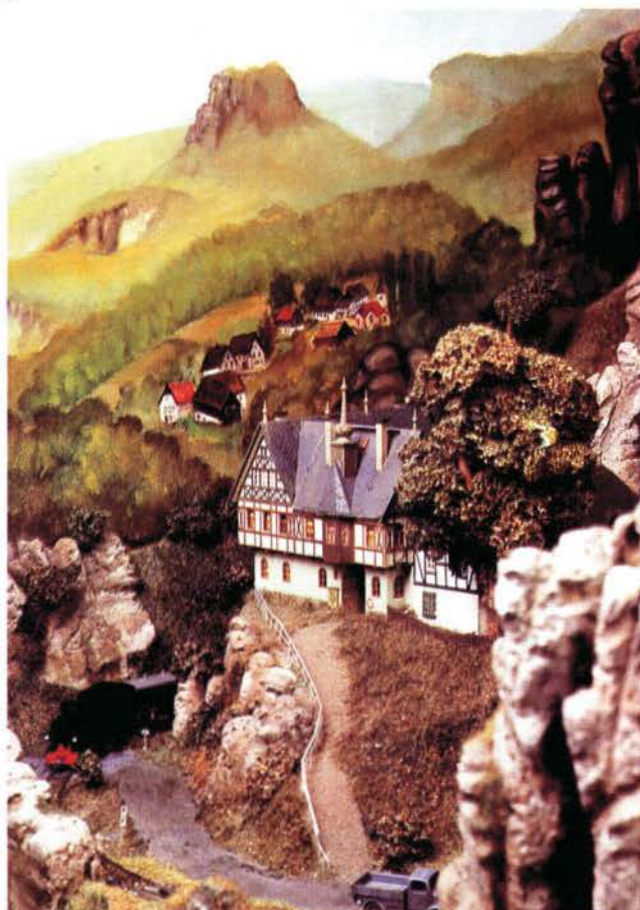
7



8



9



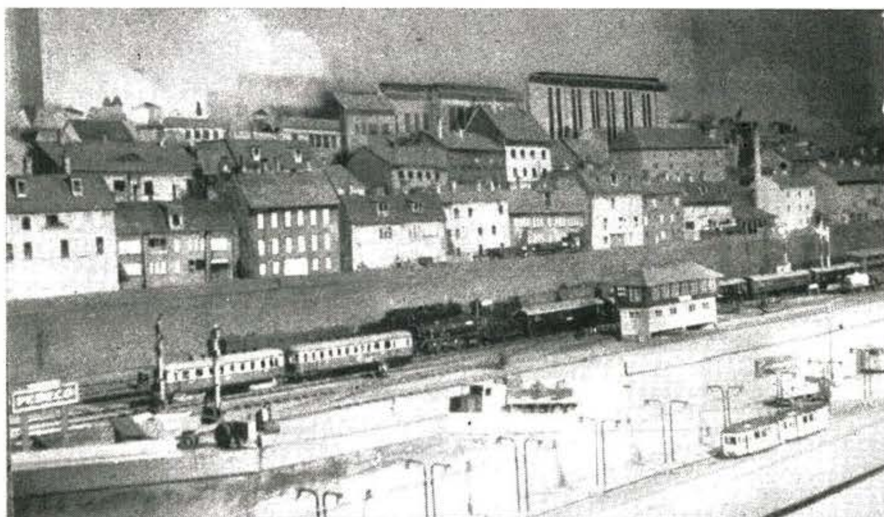
10

Lothar Nickel (DMV), Berlin

Kleine Eisenbahn zur Stunde Null

Von den Anfängen unseres Modellbahnwesens – Teil 1

Wer heute ältere Ausgaben des „modelleisenbahners" durchblättert und sich an den zahlreichen Beiträgen über die Modelleisenbahn oder ihr großes Vorbild erfreut, der wird staunen, wie aufregend, ja spannend die ersten Jahre der „Modelleisenbahnerei" waren. Und viele unserer älteren Leser werden sich zwangsläufig an die schweren Jahre nach dem zweiten Weltkrieg erinnern. An die Jahre, als an unser schönes Hobby noch gar nicht so richtig zu denken war.
Tatsächlich aber regte sich schon 1946 etwas in Sachen Modellbahn: Es erschienen wieder Ausgaben der ersten[+)] deutschen Modellbahn-Zeitschrift „Fern-Unterricht für Modelleisenbahner". Auch heute noch bekannte Autoren, wie beispielsweise unser Nestor Hansotto Voigt oder Prof. Dr. Udo Becher (†) und viele andere, veröffentlichten dort.
Damals mußte so gut wie alles noch selbst gebastelt werden, und an eine Modellbahnindustrie im eigentlichen Sinne war in der damaligen sowjetischen Besatzungszone nicht zu denken. Nur einzelne Firmen wie HERR (Berlin), REHSE (Leipzig) und BISCHOFF (Dresden) boten wenige Einzelteile an. Jedoch hatten auch sie unter dem damaligen Materialmangel zu leiden. Nur sehr langsam tauchten Fahrzeugzeichnungen bzw. Teile für den Selbstbau im Handel auf. Angesichts der vielen Trümmer sowie der gespannten wirtschaftlichen Situation gab es zu recht Wichtigeres als die Modellbahn. Nur sehr langsam (doch stetig) fanden sich neue Produzenten. Auch wenn wir damalige Erzeugnisse belächeln mögen, so sollten wir uns in Erinnerung rufen, daß dies die Kinderjahre unserer heutigen Modellbahnindustrie waren. Und ehrlich, sind wir damals nicht besonders stolz auf jeden selbstgebastelten Wagen bzw. jedes neue Erzeugnis hinter der Schaufensterscheibe gewesen? Doch erinnern wir uns, selbst auf die Gefahr hin, daß die eine oder andere Entwicklung unserer Modellbahnerzeugnisse in Vergessenheit bleibt ...
Als erstes Lebenszeichen der wiedererwachenden Modellbahnergilde nach dem Kriege gilt wohl im März 1946 die erste Nachkriegsausgabe der 1942 von Werner Böttcher, Berlin, gegründeten Zeitschrift „Fern-Unterricht für Modelleisenbahner". Gleichzeitig fand – ebenfalls erstmalig nach dem Kriege – zur Leipziger Frühjahrsmesse 1946 ein Modellbahnertreffen statt. Ein Neubeginn des Erfahrungsaustausches war damit gemacht. Der Selbstbau wurde groß geschrieben, denn außer Übersichtszeichnungen von Modellbahnfahrzeugen und -hochbauten konnte der einschlägige Handel noch nichts anbieten. Wie die Anzeigen im „Fern-Unterricht" erkennen lassen, versuchten die Modellbahnfreunde ihre Wünsche durch Tausch oder Ankauf aus Privathand zu erfüllen.
Jegliches Material war Mangelware. Trotzdem boten nach und nach verschiedene Klein- und Kleinsthersteller ihre Erzeugnisse an, und die Modelleisenbahner griffen erfreut zu, auch wenn manche Erwartung enttäuscht wurde. Da bot u. a. ein Diplomingenieur Hoffmann aus Mylau unter der Bezeichnung „Hoffmanns Eisenbahnwerkstatt" Bastelbogen für Schnellzugwagen im Maßstab 1:90 an. Für 4,– Mark erhielt man zum Bogen eine kleine Schachtel mit Blechdrehgestellen, Aluminiumradsätzen mit sehr niedrigen Spurkränzen (!), Puffer und Kupplungen. Als Standmodell war ein solcher Wagen recht hübsch anzusehen; die Betriebstauglichkeit ließ allerdings sehr zu wünschen übrig. Es gelang Herrn Hoffmann sogar, auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1947 zwei- und dreiteilige Schnelltriebwagen sowie eine Lok E 44 vorzuführen; allerdings mit dem Hinweis, daß eine Lieferung im genannten Jahr nicht mehr möglich sei. Das war das letzte Lebenszeichen des sicherlich gutgemeinten Unternehmens. Es scheiterte wohl an der fehlenden materiellen Basis. Doch zurück zum Jahr 1946:
In Anklam konstituierte sich im ersten Halbjahr unter Hans Hinsemann ein Modellbahnklub, der es sich zum Ziel gesetzt hatte, aus den vom Krieg verschonten Beständen aus dem Besitz seiner Mitglieder eine größere Spur-0-Anlage zu bauen. Trotz des Mangels an Material halfen die Freunde anderen Klubs, indem sie einige überzählige Artikel anboten – eine bemerkenswerte Geste in der damaligen Zeit!
Zu diesem Zeitpunkt erbot sich Viktor Krecek aus Berlin NO 55, bei Lieferung von Zinn oder Blei Achslagerblenden und Signalflügel für Vor- und Hauptsignale für die Spur 00 herzustellen. Etwas später bereicherte gedrucktes Mauersteinpapier sein Angebot.



Dresden 1948. Ausstellungsanlage in der Spur 0 anläßlich der Dresdener Weihnachtsmesse. Hansotto Voigt zeigte darauf Vorkriegs-Industrieerzeugnisse und Eigenbauten; im Bildvordergrund ist ein Straßenbahnzug der Fa. Beyco, Berlin-Oberschöneweide, unterwegs.
Foto: H. Voigt, Dresden

Die Firma HERR, Berlin, lieferte wieder Übersichtszeichnungen von Fahrzeugen im Maßstab 1:90 einschließlich einer Musterzeichnung mit allen Einzelteilen für den Güterwagenbau. Aber es wurde auch bereits die Lieferung „kompletter Modellbahnanlagen" Spur 0 durch die Firma „Feinschlosserei und Gerätebau Werner Zeuke" in Berlin-Köpenick angekündigt. Diese kleine Werkstatt war die Keimzelle des heutigen VEB Berliner TT-Bahnen. Kurz vor Weihnachten 1946 wurden bereits eine B-Lok mit Tender, vier Personenwagen, Weißblechschienen auf je sechs Holzschwellen und ein Transformator für insgesamt 250,– Mark – natürlich in sehr begrenzten Stückzahlen – angeboten. Und schon für Anfang 1947 plante man die Herstellung von G- und 0-Wagen sowie eines Gepäckwagens.

Fortsetzung folgt

Fußnote
+ Zwar erschien schon 1930 ein „Magazin der Eisenbahn-Modellbau-Freunde", das aber auf Grund der geringen Nachfrage mit Erscheinen der Nr. 2 eingestellt wurde.

Wolfgang Hensel, Berlin

Anschriften an Reisezugwagen (2. Teil)

Von 1920 bis 1945

Mit Bildung der Reichsbahn im Jahre 1920 ergab sich die zwingende Notwendigkeit, sämtliche Reisezugwagen der ehemaligen Länderbahnen und alle neu zu beschaffenden einheitlich zu kennzeichnen und zu beschriften. Damit wurden der Personenwagenausschuß und der Ausschuß für die Vereinheitlichung der Reisezugwagenbauarten im Einheitsausschuß beauftragt. So mußten zunächst die Festlegungen der preußischen Dienstvorschrift (DV) Nr. 270 überarbeitet und eine neue DV 270 vorbereitet werden. Vorab wurde jedoch durch die neugebildete Reichsbahn in den Erlassen vom 18. November 1921 und 22. April 1922 das Anbringen der neuen Anschriften angeordnet.

Grundlage für diese Anschriften waren die preußischen Vorbilder sowie die auf der europäischen Wagenbeistellungskonferenz vom 9. bis 11. November 1921 in Bern angenommenen einheitlichen Abkürzungen für die Wagenbezeichnung, die bis dahin nur im telegrafischen Verkehr verwendet worden waren.

Als verbindliche Hauptgattungszeichen für Reisezugwagen wurden eingeführt:

A	Personenwagen der 1. Klasse
B	Personenwagen der 2. Klasse
C	Personenwagen der 3. Klasse
D	Personenwagen der 4. Klasse

Diese Hauptgattungszeichen konnten ja nach Wagenbauart auch kombiniert werden zu AB, ABC, BC, CD usw.

Weiterhin wurde festgelegt:

Pw	Personenzug-Gepäckwagen
Pwg	Güterzug-Gepäckwagen
Post	Bahnpostwagen
Salon	Salonwagen
WL	Schlafwagen 1. und 2. Klasse
WLC	Schlafwagen 3. Klasse
WR	Speisewagen

Als Nebengattungszeichen galten folgende Kennzeichnungen:

– für die Anzahl der Achsen bei Wagen mit mehr als zwei Achsen, eine als Index hochgesetzte Ziffer, z. B. AB^4

– für Wagen mit Durchgang, Übergangsbrücken und Faltenbalgen zusätzlich ein als Index hochgesetztes „ü", z. B. $AB^{4ü}$

– Wagen mit Durchgang und offenen Übergangsbrücken erhielten zusätzlich ein als Index hochgesetztes „i", z. B. B^i.

Bei kombinierten Gepäck- und Postwagen wurden die Achszahl und gegebenenfalls erforderliche Nebengattungszeichen an das Ende der Gattungsbezeichnung gesetzt, z. B. $PwPost^{3i}$.

Für die Gepäck- und Personenwagen wurde die Abkürzung für das Gepäckabteil vorangestellt, z. B. $PwC^{4ü}$.

Die bisherigen als Personenwagen zu nutzenden Güterwagen mit der Gattungsbezeichnung Ni (Fakultativwagen) erhielten die Bezeichnung Dgi bzw. wurden nur noch als Güterzug-Gepäckwagen mit der Bezeichnung Pwg genutzt. Völlig neu gegenüber dem Verfahren in der Länderbahnzeit war die Zusammenfassung wichtiger Anschriften in einem einheitlichen Anschriftenspiegel.

So wurden die Wagengattung, die Eigenmasse (das Gewicht), die Bremsbauart und die Anzahl der Plätze im Wagen in der oberen linken Ecke der Wagenseitenwand angeschrieben. Für die Eigenmassenangabe kam die Abkürzung „t" für Tonne zur Verwendung. Bei Wagen mit Abteilen unterschiedlicher Klassen wurde die Anzahl der Sitzplätze mit der 1. Klasse beginnend untereinander vermerkt.

Die zuständige Reichsbahndirektion und die Wagennummer wurden auf einem besonderen Schild in der Mitte der Wagenseitenwand dicht unter der Dachkante angebracht. Dieses Verfahren entsprach der alten Kennzeichnungsweise der Reisezugwagen der Preußischen Staatsbahnen.

Die neue Numerierung der Reisezugwagen vereinheitlichte die verschiedenen Numerierungssysteme der Länderbahnen. Ursprünglich beabsichtigte der Personenwagenausschuß die Vergabe von durchgehenden Nummernreihen. Bei Umbeheimatungen hätte nur die Heimatdirektion geändert werden müssen. Da für Personenwagen jedoch maximal fünfstellige Wagennummern verwendet werden sollten und bestimmte Nummernreihen für ausgewählte Wagenbauarten vorgesehen waren, reichten nach den damaligen Erkenntnissen die zur Verfügung stehenden Nummernreihen nicht für alle Wagen aus. Die Entscheidung fiel vorerst auf Neunumerierung innerhalb der einzelnen Direktionsbezirke nach festgelegten Grundsätzen. Der neue Nummernplan sah folgende Einteilung vor:

– Sonderwagen	1 bis 9 999
– Salon-, Schlaf- u. Speisewagen (sofern nicht mit bes. Nummern der Einsteller versehen)	10 001 bis 14 999
– D-Zugwagen	20 001 bis 29 999
– Durchgangswagen	30 001 bis 59 999
– Abteilwagen	60 001 bis 89 999
– Gepäckwagen	90 001 bis 98 999
– Vereinigte Personen-, Gepäck- und Postwagen	99 001 bis 99 999.

Innerhalb dieser Hauptgattungen wurden die Nummern noch weiter unterteilt, so daß man bereits bestimmte Einzelgattungen an der Nummer erkennen konnte. So gab es folgende Feingliederung:

9 001 bis 10 000	später eingeordn. Lokalbahnwg.
10 001 bis 20 000	Salon, Sonderwg.
20 001 bis 21 000 $A^{4ü}$	(Schnellzugwg.)
21 001 bis 23 000 $AB^{6ü}$, $AB^{4ü}$, $AB^{3ü}$	(Schnellzugwg.)
23 001 bis 24 000 $ABC^{6ü}$, $ABC^{4ü}$	(Schnellzugwg.)
24 001 bis 25 000 $B^{4ü}$	(Schnellzugwg.)
25 001 bis 26 000 $BC^{4ü}$	(Schnellzugwg.)
26 001 bis 30 000 $C^{6ü}$, $C^{4ü}$, $C^{3ü}$	(Schnellzugwg.)



30 001 bis 31 000 B^{4i}	(Durchgangswg.)
31 001 bis 32 000 BC^{4i}	(Durchgangswg.)
32 001 bis 33 000 C^{4i}	(Durchgangswg.)
33 001 bis 34 000 CD^{4i}	(Durchgangswg.)
34 001 bis 36 000 D^{4i}	(Durchgangswg.)
36 001 bis 37 000 B^{3i}, B^i	(Durchgangswg.)
37 001 bis 39 000 BC^{3i}, BC^i	(Durchgangswg.)
39 001 bis 39 500 BCD^{3i}, BCD^i	(Durchgangswg.)
39 501 bis 40 000 BD^i	(Durchgangswg.)
40 001 bis 49 000 C^{3i}, C^i	(Durchgangswg.)
49 001 bis 50 000 CD^{3i}, CD^i	(Durchgangswg.)
50 001 bis 60 000 D^{3i}, D^i	(Durchgangswg.)
60 001 bis 61 000 B^4	(Abteilwg.)
61 001 bis 62 000 BC^4	(Abteilwg.)
62 001 bis 63 000 C^4	(Abteilwg.)
63 001 bis 64 000 D^4	(Abteilwg.)
64 001 bis 68 000 B^3, B	(Abteilwg.)
68 001 bis 70 000 BC^3, BC	(Abteilwg.)
70 001 bis 79 000 C^3, C	(Abteilwg.)
79 001 bis 80 000 CD^3, CD	(Abteilwg.)
80 001 bis 90 000 D^3, D	(Abteilwg.)
90 001 bis 91 000 $Pw^{4ü}$	(Gepäckwg.)
91 001 bis 93 000 Pw^{3i}, Pw^i	(Gepäckwg.)
93 001 bis 93 200 Pw^4	(Gepäckwg.)
93 201 bis 93 500 Pw^{4i}	(Gepäckwg.)
93 501 bis 95 000 Pw^3, Pw	(Gepäckwg.)
95 001 bis 99 000 Pwg	(Gepäckwg.)
99 001 bis 99 200 BPost, CPost	
99 201 bis 99 500 PwB, PwC	
99 501 bis 99 999 PwPost.	

Als einheitliches Eigentumsmerkmal für alle Personenwagen wurde der stilisierte Reichsadler mit der Umschrift „Deutsche Reichsbahn" gewählt. Das Eigentumsmerkmal gab es in zwei ver-

schiedenen Größen mit 320 mm und 250 mm Durchmesser, wobei die kleinere Variante für Wagen vorgesehen war, bei denen die Platzverhältnisse das Anbringen des größeren Zeichens nicht zuließen. Die Beschriftung erfolgte auf der Seitenwandmitte (etwa in Mitte der Fensterlinie), bei Gepäckwagen neben dem Türverschluß der Laderaumtür. Das Eigentumsmerkmal wurde als Abziehbild angebracht und sollte nur bei gegebenenfalls vorhandenen störenden Deckleisten an den Seitenwänden auf besonderen Schildern angebracht werden. Für Vorort- und Stadtbahnwagen war, wie schon bei den Preußischen Staatsbahnen, eine Kennzeichnung mit dem Eigentumsmerkmal nicht vorgesehen. Mit der Kennzeichnung der Reisezugwagen wurde bei allen Neubauwagen und bei Wagen, die in den Werkstätten planmäßig einen neuen Farbanstrich erhielten, begonnen. Damit stand fest, daß die gesamte Umzeichnungsmaßnahme mehrere Jahre in Anspruch nehmen würde.

An alten Anschriften waren dabei zu beseitigen:

– die Nummer, das Gattungszeichen, die Heimatstation und die Bremsbauart an den Stirnwänden der Wagen
– die alten Eigentumsmerkmale und die alten heraldischen Zeichen
– die alten Wagennummern im Innern der Wagen
– die Eigenmasse (Gewicht), Anzahl der Plätze und die Bremsbauart am Längsträger des Wagens
– die bei einigen Bahnen noch vorhandenen Anschriften für Militärtransporte (vgl. „me" 10/85, S. 31, Skizze für Durchgangswagen „M.T. 48 M" – „Für Militärtransporte 48 Mann").

Generell neu, und wie die Mehrzahl aller Anschriften in gelber Farbe, mußten neu ausgeführt werden:

– das neue Eigentumsmerkmal
– die neue Wagennummer mit dem neuen Namen der Heimatdirektion
– das neue Gattungszeichen
– die Eigenmasse (Gewicht) in „t" und
– die Platzzahl, getrennt nach Klassen.

Die im Jahre 1921/1922 eingeführten Kennzeichnungen wurden im Laufe der Jahre den Erfordernissen angepaßt. Als Hauptgattungszeichen kamen hinzu:

„S" als neue Hauptgattung für Sonderwagen der FD-Züge und
„Z" als Hauptgattungszeichen für Gefangenenwagen,
„L" als Zusatz hinter dem Hauptgattungszeichen für Lokalbahnwagen.

Ebenfalls erweitert wurden die Nebengattungszeichen:

„tr" für D- und D^{i}-Wagen für den Traglastenverkehr,
„kr" für vierachsige Abteilwagen der 3. Klasse, in denen zwei zusammenhängende Abteile zu einem Krankenabteil hergerichtet werden konnten,
„k" für vierachsige Gepäckwagen mit Einrichtungen für den Küchenbetrieb,
„d" für C-Wagen, die 1928 mit der Abschaffung der 4. Klasse ohne Umbau des Sitzgestühls als 3. Klasse-Wagen weiterverwendet wurden.

Die Einordnung neuer Wagen in den Nummernplan der Reichsbahn bereitete ständig neue Schwierigkeiten, so daß sich die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) entschloß, die ursprünglich bereits 1922 zur Einführung vorgesehene einheitliche Durchnumerierung aller Reisezugwagen doch zu realisieren. Der am 27. März 1930 in Kraft gesetzte Nummernplan verwirklichte dieses Prinzip.

Es wurden für Reisezugwagen folgende Nummernbereiche vorgesehen:

1 bis 8 000	Trieb-, Steuer- und Beiwagen
8 001 bis 10 000	Lokalbahnwagen
10 000 bis 11 000	Sonderwagen
11 001 bis 20 000	Schnellzugwagen
20 001 bis 99 000	Personenwagen
99 001 bis 100 000	Reisezugwagen mit Gepäck-, oder Postabteil
100 001 bis 105 000	Gepäckwagen mit Postabteil
105 001 bis 118 000	Gepäckwagen für Reisezüge
118 001 bis 133 000	Gepäckwagen für Güterzüge.

Innerhalb dieser Nummernbereiche wurden wie beim ersten Nummernplan bestimmte Teilnummernbereiche für einzelne Wagengattungen vorgesehen. Dadurch war auch hier bereits aus der Wagennummer die Wagengattung zu erkennen. Es galten folgende Zuordnungen:

10 001 bis 10 400	Z4, Z, Zi	Salon, Sonderwg.
10 401 bis 10 800	S	(Sonderreisezugwg.)
10 801 bis 11 000	WG	(Gesellschaftswg.)
11 001 bis 11 200	A4ü	(Schnellzugwg.)
11 201 bis 14 000	AB6ü, AB4ü, AB3ü	(Schnellz.wg.)
14 001 bis 15 000	ABC6ü, ABC4ü	(Schnellzugwg.)
15 001 bis 15 500	B4ü	(Schnellzugwg.)
15 501 bis 16 000	BC 4ü	(Schnellzugwg.)
16 001 bis 20 000	C6ü, C4ü, C3ü	(Schnellzugwg.)
20 001 bis 21 000	B4	(Abteilwg.)
21 001 bis 25 000	B3, B	(Abteilwg.)
25 001 bis 27 000	B4i	(Durchgangswg.)
27 001 bis 30 000	B3i, Bi	(Durchgangswg.)
30 001 bis 31 000	BC4	(Abteilwg.)
31 001 bis 33 000	BC3, BC	(Abteilwg.)
33 001 bis 36 000	BC4i	(Durchgangswg.)
36 001 bis 40 000	BC3i, BCi	(Durchgangswg.)
40 001 bis 43 000	C4	(Abteilwg.)
43 001 bis 72 000	C3, C	(Abteilwg.)
72 001 bis 80 000	C4i	(Durchgangswg.)
80 001 bis 99 000	C3i, Ci	(Durchgangswg.)
99 001 bis 99 100	PwC4ü	(Pwg. mit Gepäckabt.)
99 101 bis 99 200	PwBC	(Pwg. mit Gepäckabt.)
99 201 bis 99 400	PwC, PwCi	(Pwg. mit Gepäckabt.)
99 401 bis 99 500	BPost	(Personenwg. mit Postabt.)
99 501 bis 99 999	CPost	(Personenwg. mit Postabt.)
100 001 bis 101 000	PwPost4ü	(Gep.wg. m. Postabt.)
101 001 bis 102 000	PwPost4i	(Gep.wg. m. Postabt.)
102 001 bis 103 000	PWPost3, PwPost	(Gepäckwg. mit Postabt.)
103 001 bis 105 000	PwPost3i, PwPosti	(Gepäckwg. mit Postabt.)
105 001 bis 105 100	SPw, SalonPw	(Gepäckwg.)
105 101 bis 108 000	Pw4ü, Pw3ü	(Gepäckwg.)
108 001 bis 109 000	Pw4	(Gepäckwg.)
109 001 bis 112 000	Pw3, Pw	(Gepäckwg.)
112 001 bis 114 000	Pw4i	(Gepäckwg.)
114 001 bis 118 000	Pw3i, Pwi	(Gepäckwg.)
118 001 bis 132 999	Pwg, Pwgi	(Gepäckwg.)

Die Belegung der Nummernreihen erfolgte so, daß die ältesten Wagen am Ende der jeweiligen Reihe und die neusten Wagen am Anfang der Reihe eingeordnet werden konnten. Durch dieses Verfahren wurden nach Ausmusterung der älteren Wagen wieder Nummern für den Neubau frei, ohne die laufende Numerierung durchbrechen zu müssen. Die Wagennummer wurde nach wie vor auf einem besonderen Schild angebracht und mit der Heimatdirektion verbunden. Zur Unterscheidung wurden die neuen Wagennummern unterstrichen.

Im Zusammenhang mit der Änderung der Wagennummern wurde die Indexschreibweise für die Achszahl und die Nebengattungszeichen aufgegeben.

(Fortsetzung folgt)



1 Eigentumsmerkmal der Reisezugwagen von 1922 bis 1935. Adler schwarz auf gelbem Grund und Umschrift gelb auf schwarzem Grund.

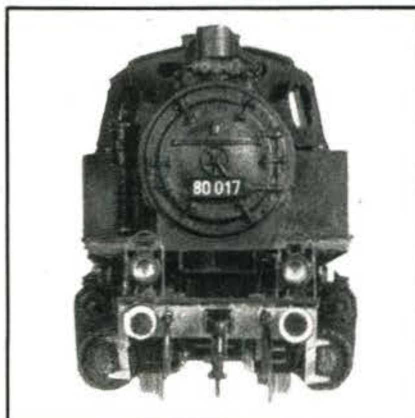
2 Beispiel für die Anbringung der Wagennummer nach dem Nummernplan von 1930. Die Wagennummer ist unterstrichen. Diese Kennzeichnung hatte nur zwischen 1930 und 1935 Gültigkeit.

Zeichnungen: Sammlung Verfasser

Rudolf Müller (DMV), Berlin

Baureihe 80 verbessert

Vorrangig frisiert – Teil II unserer Beitragsfolge aus Heft 10/1985



Übersicht verwendeter Teile

1 Lok BR 80 (PIKO)
1 Gehäuse BR 64 (EMB)
1 Pufferbohle BR 86 komplett (EMB)
1 Steuerung, Zylinder rechts und links mit Rahmen komplett, BR 86 (EMB)
1 Treibrad BR 86 (EMB)
2 Wasserkastendeckel
1 Luftpumpe
1 Handrad
2 Laternen für hinten
1 ZTurbogenerator
div. Schilder
div. Plastteile und Draht in unterschiedlichen Stärken.

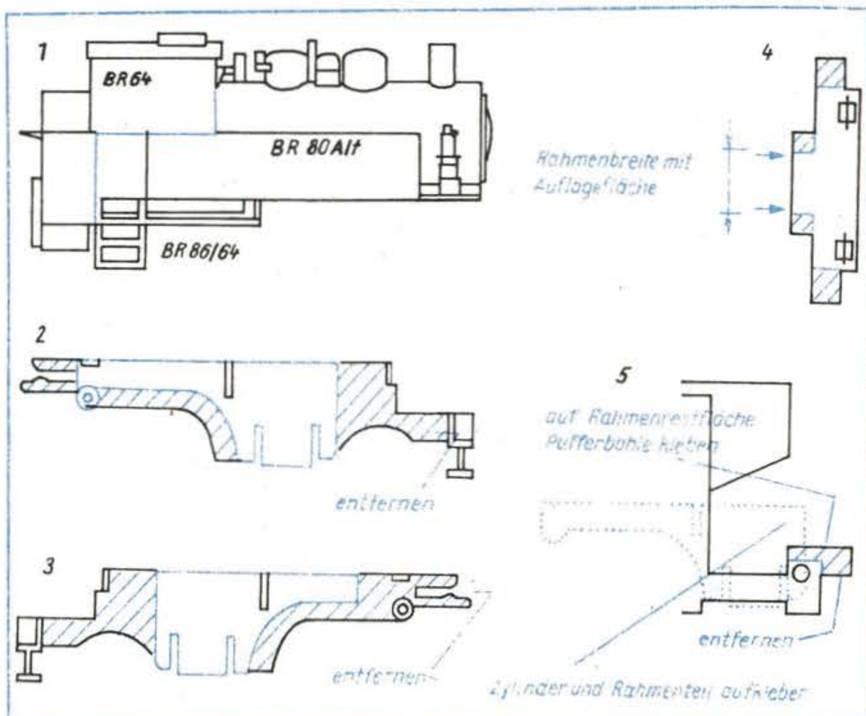
Die vorliegende Umbauanleitung eines vorhandenen älteren Industriemodells entstand unter der Zielstellung, möglichst nur handelsübliche Teile verwenden zu müssen. Ich wollte ein Modell „umfrisieren", das weitestgehend heutigen Ansprüchen genügt. Dabei verzichtete ich von vornherein auf selbstgefertigte Bauteile, denn diese verlängern bekanntlich die Bauzeit um ein Vielfaches. Und außerdem sollte mein Modell einer Maschine der Baureihe 80 in der Nenngröße H0 relativ leicht zu montieren sein. Andererseits bin ich überzeugt, daß es ausreicht, optische Effekte zu erzielen, ohne ein „Vorbildfetischist" werden zu müssen.

So entstand ein Modell auf der Basis von Teilen der BR 80 von PIKO, dem Gehäuse der BR 64 sowie der Steuerung und Pufferbohle der BR 86 (beide EBM). Des weiteren ließen sich hierfür diverse Zurüstteile anderer Lok-Modelle verwenden. Das Fahrwerk der PIKO-Maschine blieb im alten Zustand erhalten; alle neuen Teile sind angebaut. Somit entspricht die Fahrtüchtigkeit auch dem Ausgangsmodell. Mehrere Kunststoffteile (wie für Fenster) bzw. verschiedene Drahtsorten verhalfen dem „neuen" Modell zu einem gelungenen „finish".

Diese Anleitung entstand im wesentlichen auf der Grundlage des „transpress-Dampflok-Archivs 3" (s. a. Seite 103ff.) und einer Veröffentlichung im „modelleisenbahner" (s. Heft 7/1984, Seite 215). Am zweckmäßigsten lassen sich die Arbeiten in drei Bauetappen realisieren.

Triebwerk

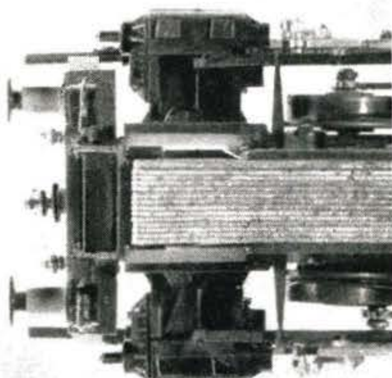
Im wesentlichen ist das Triebwerk beibehalten worden. Zu demontieren sind die Pufferbohlen vorn und hinten, Beleuchtung und Zylinder. Die Steuerung und die Zylinder lassen sich durch die kompletten Baugruppen der BR 86 ersetzen und sind umzuarbeiten sowie einzukleben. Die vordere Pufferbohle

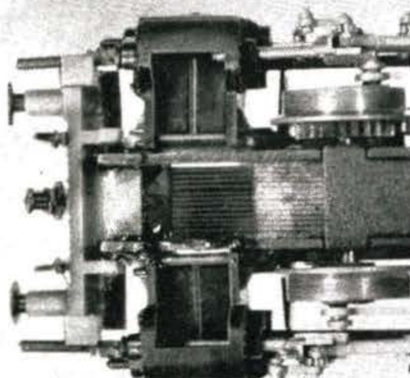


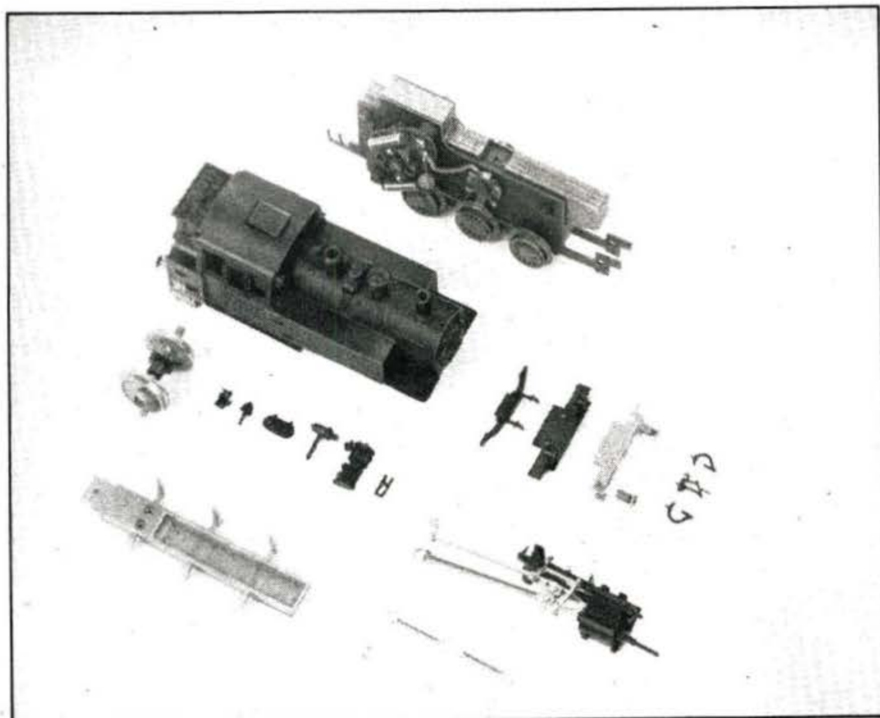
1 Montage-Schema der Gehäuseteile, Zeichnung unmaßstäblich
2 und 3 Halterung mit Zylinder. Beide Teile sind entsprechend der Zeichnung zuzuschneiden, Maßstab 1:1 (Nenngröße H0).
4 Die Abdeckplatte Pfufferbohle ist ebenfalls nach der Zeichnung, Maßstab 1:1 (Nenngröße H0), zuzuschneiden. Der Tritt unter der Rauchkammer – siehe Foto – sollte entsprechend angepaßt werden.
5 Montage-Schema Seitenteil mit Zylinder am Rahmen der BR 80

Fotos: A. Stirl, Berlin; Zeichnung: Verfasser









entstand aus der BR 86-Pufferbohle. Für die Laternen eignen sich Teile des Modells der BR 86 oder ähnliche Erzeugnisse. Die Puffer nimmt man am besten von der PIKO-BR 55. Zu ergänzen wäre das Modell durch Bremsschläuche; für die Laternenbügel eignet sich „gebogener" Draht. Die „unter" dem Kessel angebrachten Luftbehälter wurden aus Rundmaterial gefertigt, wobei die Schleifer für die Stromabnahme entsprechend anzupassen sind.

Gehäuse

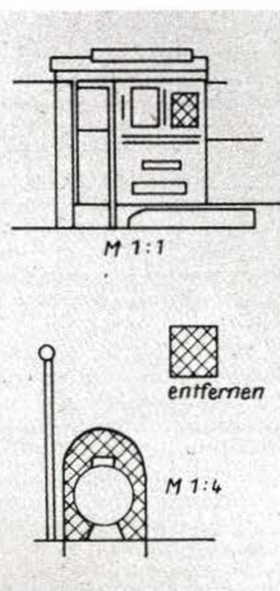
Das Gehäuse setzt sich aus Teilen der BR 80 und der BR 64 zusammen. Führerhaus und Tender werden vom 64er-Gehäuse getrennt und an das vorbereitete 80er-Gehäuse geklebt. Restarbeiten bestehen darin, Zurüstteile wie Kesselarmaturen, Führerhausverglasung, echte Kohle, Lokführer- und Heizerfiguren anzubringen. Einige Kesselarmaturen können allerdings vom 64er-Gehäuse übernommen werden. Wem kein 64er-Gehäuse zur Verfügung steht, der kann auch auf ein 86er-Gehäuse zurückgreifen. Selbstverständlich entstanden die Lokschilder auf fotografischem Wege.

Farbgebung

Das Modell wurde mattschwarz und rot gestrichen (also nicht gespritzt), um den Eindruck eines gealterten Fahrzeuges zu erhalten. Allerdings sind einige Teile mehrmals gestrichen, um diesen Effekt besonders zu betonen. Fahrwerk und Steuerung sollten mit verdünnter Farbe behandelt werden.

86 1501 in TT

Angeregt durch eine Urlaubsreise ins Erzgebirge habe ich mich dazu entschlossen, mein TT-Modell der Baureihe 86 vorbildgerecht zu verändern.
Zunächst waren die vorderen Fensteröffnungen im Führerstand zu verändern. Wie auf der Skizze zu erkennen, habe ich diese mit einer Schlüsselfeile ausgearbeitet. Und da es sich nicht um eine ÜK-Lokomotive handelt, konnten die Fenster mit glasklaren PVC-Scheiben versehen werden. Des weiteren sind die an den Pufferbohlen angespritzten Lampenimitationen passend gefeilt (s. Skizze) sowie die Lichtleitkabel entfernt worden.
Danach hatte ich die Lampenkörper etwa zur Hälfte mit schwarzer Knetmasse ausgefüllt und den vorderen Teil mit weißem Lack behandelt. Nach dem Trocknen kann auf dieses Lampenteil ein Tropfen glasklarer Klebstoff aufgetragen werden, um eine Glasscheibe anzudeuten. Die dritten Lampen für die A-Spitzenlichter entstanden ähnlich, allerdings aus Mantelstückchen des Lichtleitkabels, die auf der Rauchkammertür bzw. Tenderrückwand zu befestigen waren. Da der hintere Laufradsatz der Vorbildlok Scheibenräder hat, mußten solche natürlich auch am Modell ausgewechselt werden. Und zwar erinnerte ich mich dabei an die im Heft 3/1982 beschriebene Methode, hierfür einen Radsatz der Baureihe 118 in der Nenngröße



N zu verwenden.
Schließlich mußte noch das Läutewerk entfernt sowie neue Schilder und Griffstangen an den Pufferbohlen und Kanten der Umlaufbleche angebracht werden.
Der Gesamteindruck meines Modells gewann auch dadurch, daß ich auf die Beleuchtung verzichtete. Kabel, Halterung sowie Glühlämpchen sind demontiert und in den freigewordenen Raum zusätzlicher Ballast (Zinn) gefüllt worden. Dadurch wurde es möglich, den Ballast unter dem Vorderteil des Wasserkastens (wo schon eine Aussparung angedeutet ist) abzufeilen. Infolgedessen entstand ein teilweise freier Durchblick unter dem Kessel, ohne das Ballastgewicht zu verringern.

M. Wirth, Leipzig (18 Jahre)

dmv teilt mit

Generalsekretariat

Unseren Modellbahnfreunden im In- und Ausland herzlichen Dank für die zahlreichen Glückwünsche zum Jahreswechsel. Durch Schwierigkeiten bei der Herstellung der 1986er Kontrollmarken kommt es voraussichtlich erst im zweiten Quartal zur Auslieferung. Die für 1985 gültigen Kontrollmarken behalten deshalb ihre Gültigkeit bis zum 30. Juni 1986.

Arbeitsgemeinschaften

Neugründungen:
Vors.: Reinhard Demps,
1115 Berlin, Theodor-Brugsch-Str. 4
Vors.: Erich Bohne,
1140 Berlin, Bansiner Str. 52
Vors.: Gerd Schlage,
7970 Doberlug-Kirchhain, Torgauer Str. 65
Vors.: Manfred Herzog,
8507 Putzkau, Neukircher Str. 41
Vors.: Bernd Ihlenfeld,
8900 Görlitz, Pestalozzistr. 67
Vors.: Dr. Bernd Luckner,
9102 Limbach-Oberfrohna, Jägerstr. 9
Vors.: Reinhard Pischke,
9023 Karl-Marx-Stadt, Casparistr. 3
Vors.: Klaus-Dieter Roloff,
2751 Schwerin, Wismarsche Str. 165

8500 Bischofswerda
Herr Matthias Maus, Ernst-Thälmann-Straße 16, sucht noch Interessenten zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft Modelleisenbahn.

7022 Leipzig – AG 6/52
Anläßlich des 35jährigen Bestehens der Pioniereisenbahn Leipzig gibt die Arbeitsgemeinschaft einen Sonderbriefumschlag (Abbildung Liliput-Dampflokomotive der Pioniereisenbahn Leipzig) heraus. Bestellungen von Blankoumschlägen (Preis 0,30 M) zuzügl. 0,50 M Versandkosten per Postanweisung erbeten an: Freund Hans-Dieter Weide, 7022 Leipzig, Georg-Schumann-Str. 261. (Auflagenhöhe: 1800 Stück)

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Dresden
Dampfloksonderfahrt am 22. Februar 1986 mit dem Traditions-Eilzug der DR und der Lok 50 849 von Zwickau über Reichenbach – Plauen – Adorf nach Klingenthal und zurück über Falkenstein nach Zwickau. Zwickau ab: gegen 7.50 Uhr, Rückkehr: gegen 17.00 Uhr. Souvenir- und Imbißverkauf im Zug.
Teilnehmerpreis: Erwachsene 25,– M, Kinder bis 10 Jahre 13,– M. Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages, nur per Postanweisung, bis 3. Februar 1986 an: Manfred Tischer, 9590 Zwickau, Andersen-Nexö-Str. 3. Der genaue Fahrplan wird mit der Fahrkarte zugeschickt.

AG 3/58 – Traditionsbahn Radebeul – Radeburg
Wintersonderfahrt mit Lok 99 713 am 9. Februar 1986. Radebeul Ost ab 10.30 Uhr, Radeburg 11.44/15.27 Uhr, Radebeul Ost an 16.26 Uhr. Fotohalte auf der Hinfahrt; Besuch des Radeburger Karnevalumzuges ist möglich. Fahrkartenbestellungen nur durch Einzahlung des Teilnehmerpreises von 5,– M (Kinder bis 10 Jahre 3,– M) per Postanweisung an AG 3/58, 8122 Radebeul 1, Psf 56. Bestellungen werden in gleicher Weise auch bereits für andere Fahrten angenommen, Termine s. Tabelle, Seite 11 dieses Heftes, Fahrzeiten laut Kursbuchstrecke 308.

Bezirksvorstand Greifswald
Sonderfahrt am 15. Februar 1986 von Putbus nach Göhren und zurück. Putbus ab/an: 8.00/16.30 Uhr. Fahrpreis einschl. Mittagessen: 9,– M. Fahrkartenbestellungen bis 31. Januar 1986 an: DMV, Bezirksvorstand Greifswald, 2200 Greifswald, Johann-Stelling-Straße 30.

Bezirksvorstand Erfurt
Der BV Erfurt des DMV führt am 23. Februar 1986 eine Sonderfahrt von Erfurt über Grimmenthal nach Sonneberg durch. Zum Einsatz kommen die Loks 44 1093 und 95 1027. Fotohalte zwischen Grimmenthal und Sonneberg. Die Mitführung eines MITROPA-Speisewagens ist vorgesehen. Abfahrt in Erfurt gegen 7.00 Uhr; Ankunft gegen 19.00 Uhr.
Fahrpreis DMV-Mitglieder (Mtgl.-Nr. angeben!) 34,00 Mark, Nichtmitglieder 43,00 Mark, Kinder und Schüler 26,00 Mark (alles incl. Imbißbeutel und Programm). Fahrkartenbestellungen (nur per Postanweisung!) bis zum 10. Februar 1986 an AG 4/70 Jena, 6902 Jena-Lobeda, Wilhelm-Pieck-Str. 32. Fahrkarten werden zugeschickt.

Ausstellungen

AG 3/3 Zwickau
Vom 11. Januar bis 2. Februar 1986 im Versorgungszentrum „Baikal" Neuplanitz. Öffnungszeiten: Freitag 15–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–12 u. 13–18 Uhr. Am 2. Februar 10–16.

Tauschmarkt

AG 2/29 – Finsterwalde
Am 15. März 1986 führt die AG 2/29 im Auftrag des BV Cottbus in der HOG „Zur Brücke" in Finsterwalde von 9 bis 12 Uhr einen Modellbahn-Tauschmarkt durch. Tischbestellungen sind bis zum 15. Februar 1986 an Wilfried Koziolek, 7980 Finsterwalde, Erich-Weinert-Str. 37, zu richten und müssen folgende Angaben enthalten: Name, Vorname, Wohnanschrift, Arbeitsgemeinschaft, DMV-Mitgliedsbuch-Nr., Tauschartikel.

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten. Bei Anzeigen unter „Wer hat – wer braucht?" Hinweise im Heft 6/1984 beachten.

1/1 Biete: H0, BR 50, 64; „modelleisenbahner" 9/1954; 6, 8, 10–12/1957; 4, 5, 7/1959; 2–6, 11/1960; 3, 4, 6, 9, 10/1963; 1–3/1968; 6/1978; 1/1980; „Als die Züge fahren lernten"; „Dampflok-Archiv" 4; Romméblatt m. Modellbahnmotiven (int.); Kataloge. Suche: H0, E 242/3 (rot); BR 84, 91; Antrieb f. E 46 u. ä.; „modelleisenbahner" 1, 2, 4/1952; 1–12/1953; 1/1961; 1/1963; „Schmalspurbahnen in Sachsen"; Lokarchiv – Sachsen 1, 2; Kataloge.

1/2 Biete: „Schiene, Dampf und Kamera" im Tausch gegen „Ellok-Archiv".

1/3 Suche in H0: BR 118 (m. 2 Zierstreifen); BR 50; 80 (Heusingerst. u. autom. Entkuppl.); 81; 84 (auch Einzelteile) u. andere Lokmodelle. Ankauf od. Tausch gegen Eisenbahnliteratur bzw. H0-Material.

1/4 Biete: Fahrzeuge, Gleismaterial od. Zubehör in N, H0, 0, I. Suche: 00-Material (Spurweite 16,5 mm) von BING, KARL BUB (auch defekt bzw. Einzelteile).

1/5 Biete: versch. Betriebsbuchauszüge, alte Stationierungsangaben, versch. Eisenbahnliteratur. Suche: Fotos, Dokumente u. Angaben üb. Lok 89 6167, Henschel & Sohn, Kassel, Fabr.-Nr. 20939, Bauj. 1927, ex Betr.-Nr. 4 der Klb. Mockrehna-Schildau; Lok 280 der Delitzscher Kleinbahn AG, weiterhin Angaben üb. d. KB Mockrehna – Schildau u. ihre Lokomotiven sowie üb. d. Loks Fabr.-Nr. 20504, 20505, 20938 von Henschel & Sohn (auch leihweise).

1/6 Biete: Triebfahrzeuge u. Wagen in TT sowie reparaturbed. Material (Fahrzeuge u. Gleise) in 0.

1/7 Biete: Gehäuse BR 50, 23, 66 DB; Speichenradsätze u. Tendergehäuse BR 23. Suche: BR 185, 195, 03 im Tausch gegen BR 91 (HRUSKA); „modelleisenbahner" 10–12/1969; 1–12/1970; 1–12/1971; 11, 12/1973; 7–12/1976; 1/1985.

1/8 Biete: „modelleisenbahner" 1973–1977, 1980–1983 kompl.; 1–3, 5, 11, 12/1978; 1–3, 6–11/1979; in H0: BR 50; VT 33; BR 75 sä.; BR 64; „Pionier- u. Ausstellungsbahnen". Suche: „modelleisenbahner" 1952–1954 kompl.; „Baureihe 01"; „Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella"; in H0: BR 84; Gehäuse VT 135, 118 (alte Ausf.)

1/9 Biete: H0, BR 91, 50, 89; Bausatz SKL; Draisine; Laas-Einheit; Pferdefuhrwerke; Beladegut (Elektromotoren u. ä.); „Baureihe 01"; „Reisen mit der Dampfbahn". Suche: H0, BR 84, 23, 42, 81, 38, 58, ETA 177/178; in $H0_m$ HERR P. u. G.-Wagen, BR 99; Bausatz Kreissäge u. Ständerbohrmaschine; Bausatz EK 4; Gleismaterial $H0_m$; Rollböcke u. -wagen $H0_m$ u. $H0_e$; Straßenfahrzeuge in H0; „Schiene, Dampf und Kamera".

1/10 Biete: „Kleine Eisenbahn – kurz u. bündig", – ganz raffiniert", – TT"; „Einbaum-Dampflok-Düsenklipper"; „Strecken-Diesellokomotiven"; „Eisenbahnsignale A–Z"; „Schienenfahrzeuge" 1976–1980 (nur kompl.)

1/11 Suche: H0, Triebwagen o. Gehäuse BR 171/172, Eigenbau. Kauf o. Tausch (evtl. leihweise).

1/12 Biete H0, BR 86; E 44. Suche: „Dampflokomotiven in Glasers Annalen" – alle Bände.

1/13 Biete: Eisenbahnjahrbücher 1964–1969. Suche: „Schmalspurbahnen in Sachsen"; „modelleisenbahner" 1960–1980 (kompl. Jahrgänge).

1/14 Biete im Tausch: „Eisenbahnjahrbuch 1967"; Chronik „75 Jahre Harzquerbahn"; Entwicklung des Obus-Betriebes (Schrift des VMD); „Die Franzburger Kreisbahnen". Suche: „Die Rügenschen Kleinbahnen"; „Die Brandenburgische Städtebahn"; „Steilrampem über den Thüringer Wald".

1/15 Biete: TT, BR 56; 81; 92; V 36 (grün); 110; 118; T 435 (blau); Personen- u. Güterwagen; „modelleisenbahner" 11/12-1978, 1979, 1980 (kompl.); 1/2-1981; „Die Harzquer- u. Brockenbahn"; „Die Selketalbahn"; „Die Spreewaldbahn"; „Modellbahnelektronik"; „'s'Meißner Bimmelbahn'l". Suche: „modelleisenbahner" 1970, 1971 (nur kompl.); Hefte 3, 4/1975; in N: BR 55, 91, 94.

1/16 Biete: Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur; ausl. Kursbücher; Lokschild BR 99; BR VI K in $H0_e$. Suche: Material üb. sächs. Eisenbahnlinien (Fotos, Fahrkarten, Dokumente); Kursbücher der DR vor 1970; „Dampflokomotiven in Glasers Annalen"

1/17 Biete: „Sm Radebeul-Radeburg"; „Mülsengrundbahn"; „Die sä VI K"; Y-Wagen H0. Suche: „Sm Kohlmühle-Hohnstein"; „Geschichte der I K"; H0 BDghwse, Gbs.

1/18 Biete in TT: div. rollendes Material, Weichen u. Schienen, Beleuchtungssätze, Zugschlußbeleuchtung, Lichtsignale, Bing-Lampen. Suche in H0: E 44 einschl. Fahrleitungsmaterial, 0- u. G-Wagen, 2achs. Personenwagen, Lampen, Signale. Nur Tausch!

1/19 Biete: „technomodell"-Fahrzeuge in $H0_e$; Broschüre „G.-Kohlmühle-Hohnstein". Suche: Weichen in Z; „Schmalspur zwischen Spree und Neiße".

1/20 Biete im Tausch: HERR-$H0_m$-Material; Reko-Wagen, grün m. schwarzem Langträger; H0, BR 03 (PIKO); ETA 177, 2teil., grün. Suche: Reko-Wagen, grün m. grünem Langträger; H0-Dampflokmodelle; Dietzel-Signale (auch stark besch.); Fährboot-Einheit Laas; EK 4.

1/21 Biete: „Chronik der Straßenbahn Halle", „80 Jahre Straßenbahn im Kreis Merseburg". Suche: rollendes Material in $H0_m$ (Schmalspur/Straßenbahn) sowie in 0.

1/22 Biete: $H0_m$-Anlage 1,0 × 1,75 m. rollendem Material (Eigenbau). Suche: $H0_e$, rollendes u. Gleismaterial; Dampflokmodelle in H0; „Die Rügenschen Kleinbahnen" u. a. Literatur. Nur Tausch!

1/23 Biete: „modelleisenbahner" div. Hefte 1959–1967. Suche: „modelleisenbahner" 1–3, 10/1958; 11/1960; 1/1961; 3/1962; 1–12/1963, 1965–1967; „Die Rügenschen Kleinbahnen".

1/24 Biete: Versch. H0-Fahrzeuge. Suche: 0-ZEUKE; LIEBMANN-Fahrzeuge; Zeichnungen von HERR; HERR-0-Wagen-Zinkdruckgußteile.

1/25 Biete: Lokschilder der BR 44, 55, 52, 86, 89; in H0: BR 23, 66, 81, 110 (rot); „Reisen mit der Dampfbahn"; „Die Harzquer- u. Brockenbahn"; „Halberstadt-Blankenburger EB"; „Die Müglitztalbahn"; „Die Brandenburgische Städtebahn"; „Modellbahnelektronik". Suche: Lokschilder der BR 57, 74, 91, 92, 93, 94 sowie die Modelle in H0; Straßenfahrzeuge 1:87; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Die Baureihe 01".

1/26 Biete: „Ellok-Archiv"; „Kleine Eisenbahn – ganz einfach; Museumsheft „Städtischer Nahverkehr"; Bildserien: Dampfloks Folge 8; Dampfloks im Einsatz „BR 44"; Traditionsbahn Radebeul–Radeburg. Suche: Modellbahnpraxis 1–7, 9, 10 u. ab 14; „Die Muldenthalbahn"; ältere Straßenfahrzeuge.

1/27 Biete: Figuren 0, I, u. Gartenbahn. Suche: roll. Material u. Zubehör in 0.

1/28 Biete: Broschüre „Schmalspurbahn Goßdorf Kohlmühle–Hohnstein". Suche: „Historische Bahnhofsbauten sowie and. Eisenbahnliteratur.

1/29 Biete im Tausch: TT, E 70, HERR gegen BR 91 in H0.

1/30 Biete: „Reisen mit der Dampfbahn"; Literatur zur Verkehrsgeschichte; „modelleisenbahner" 9/1957, 2, 10–12/1958, 4, 9, 12/1959; E 44 u. E 46 in H0.
Suche: „Lokomotiven in Glasers Annalen" 1931–1943" sowie 1947–1967; „Schmalspurbahnen in Sachsen"; „Das Buch von der Weltpost"; Eisenbahnliteratur vor 1933; Ansichtskarten mit Eisenbahnmotiven u. von Berlin vor 1920; „modelleisenbahner" 1/1952 bis 5/1957.

Rezensionen

Autorenkollektiv: „Güterwagen", Vorschriften und technische Merkmale, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1985, 318 Abb., 264 Seiten, 25,– Mark

Mit dem Titel „Güterwagen" wird durch den Transpress-Verlag eine Lücke im Angebot der Eisenbahn-Fachliteratur geschlossen, die durch die Veränderungen im Güterwagenpark der Deutschen Reichsbahn seit der letzten Ausgabe von Köhler/Menzel „Güterwagen-Handbuch" im Jahre 1974 entstanden ist. Der Titel enthält Informationen über wesentliche rechtliche Bestimmungen, die international einheitliche Kennzeichnung der Güterwagen sowie die wichtigsten Bedienungsanleitungen für spezielle Güterwagen. Der für den Modellbahnfreund interessanteste Abschnitt ist die Kurzcharakteristik der einzelnen Güterwagenbauarten.
Die für den Modelleisenbahner enthaltenen Informationen kommen insgesamt zu kurz, so ist z. B. bereits der bildliche Überblick über die konstruktive Einteilung der Güterwagen (Tabelle 4/01) unvollständig und gibt nicht die erwartete Darstellung aller Hauptgattungen (z. B. Zusammenfassung der Flachwagen K, L, R, S bzw. der offenen Güterwagen zu E, F). Die verbalen Erläuterungen gleichen diesen Mangel nicht aus, sondern machen ihn zusätzlich deutlich. Sehr nützlich sind die Informationen über die Einteilung und Kennzeichnung der Güterwagen nach dem aktuellen Stand der letzten Änderung von 1980. Im Abschnitt „Sonstige Anschriften und Zeichen" werden die Anschriften und Zeichen z. T. nicht exakt wiedergegeben und sind nicht vollständig. Insbesondere für den Modelleisenbahner hätte sich eine Übersichtsskizze mit der Kennzeichnung der fallweisen Anbringungsstelle für die einzelnen Anschriften bezahlt gemacht.
Die Verwendbarkeit der einzelnen Wagenskizzen ist für den Modellbauer stark eingeschränkt, da der Abbildungsmaßstab die Darstellung und Erkennbarkeit von Einzelheiten nicht zuläßt und die Skizzen teilweise sehr vereinfacht wurden; so ist z. B. beim Gas 190 0000–190 0999 (S. 132) weder aus dem Foto noch aus der Skizze die Drehgestellbauart zu erkennen. Die Zugehörigkeit der Skizze zum Foto der entsprechenden Wagengattung ist nicht immer eindeutig, wie z. B. beim Hkms (S. 137), beim R (S. 145) oder El (S. 159)
Insgesamt enthält die Kurzcharakteristik eine Auswahl der wesentlichsten Informationen aus dem Merkbuch für Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn, DV 939, Teilheft 4 (Wagen) und ermöglicht, einen fast vollständigen Überblick über die z. Z. im Einsatz befindlichen und durch die Transportkunden nutzbaren Güterwagen der Deutschen Reichsbahn.
Wolfgang Hensel

A. Weichold: Wilhelm Gotthelf Lohrmann – Ein Lebensbild, J. A. Barth Leipzig 1985, 483 Seiten, 205 Abb., 53,– Mark

An dieser Stelle erwartet der Leser im allgemeinen Rezensionen neuer Eisenbahnliteratur. Heute soll jedoch sein Augenmerk auf die Biographie eines Zeitgenossen Johann Andreas Schuberts gelenkt werden, die nicht zuletzt eisenbahngeschichtlich interessierten Lesern neues Wissen vermitteln kann.
Wilhelm Gotthelf Lohrmann (1796–1840) gilt als hervorragender Geodät, Topograph und Astronom. Darüber hinaus war er einer der Gründer der Technischen Bildungsanstalt zu Dresden, aus der die Technische Universität Dresden hervorging, sowie Mitbegründer, Hauptaktionär und kaufmännischer Direktor des „Actien-Maschinenbau-Vereins" zu Dresden. Gerade in diesen letztgenannten Bereichen liegen die engen fachlich-beruflichen Berührungspunkte und kollegial-menschlichen Beziehungen zum „Lokomotiv- und Viadukten-Professor" Schubert. Vor 15 Jahren legte Arthur Weichold ein umfassendes Lebensbild J. A. Schuberts vor, dem er nun die Biographie W. G. Lohrmanns, eines Zeitgenossen und Weggefährten Schuberts, folgen ließ. Auch Lohrmann hat sich während der industriellen Revolution um die Entwicklung von Wissenschaft und Technik verdient gemacht. In seiner Tätigkeit als Landvermesser wurde er frühzeitig mit den Problemen der Trassierung der ersten deutschen Ferneisenbahn konfrontiert, war aber bei dienstlichen Reisen ins Ausland schon vorher mit Anhängern des Eisenbahngedankens zusammengetroffen.
Auf etwa 30 Seiten werden Lohrmanns Bemühungen um die ersten sächsischen Eisenbahnen behandelt, wobei die Schilderungen dem biographischen Anliegen folgend interessante Einblicke in das technische, gesellschaftliche und ökonomische Umfeld geben. Ähnlich angelegt ist das Kapitel über seine Tätigkeiten für die Übigauer Maschinenbauanstalt.
Durch das z. T. bisher nicht veröffentlichte Bildmaterial wird diese Biographie auch zu einer Fundgrube weiterer Untersuchungen, stehen doch in den nächsten Jahren die „runden Jubiläen" der sächsischen Eisenbahnen bevor. Wenn hier nur auf die den Eisenbahnfreund besonders interessierenden Kapitel hingewiesen wurde, so sollte man diese Biographie vollständig lesen.
Wie wenig der um eine Sache sich mühende Techniker, der oft unter Hingabe von Kraft und Vermögen für seine Ideen kämpfte, galt, wird hier wieder einmal deutlich. Lohrmann wurde, wie auch List und Schubert, oft genug um verdiente Anerkennung und Lohn gebracht.
Wolfram Friedrich

Klaus Jünemann/Erich Preuß: „Schmalspurbahnen zwischen Spree und Neiße", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1985, 173 Abb., 12 Tab., 10,– Mark

Das jüngste Buch der Reihe „TRANSPRESS VERKEHRSGESCHICHTE" dürfte besonders für die Freunde der Schmalspurbahnen von Interesse sein. Drei in sich geschlossene Kapitel behandeln die Geschichte der meterspurigen Forster Stadteisenbahn, der meterspurigen und regelspurigen Spremberger Stadteisenbahn und der 600-mm-spurigen Waldeisenbahn Muskau. Während letztere noch von zahlreichen Eisenbahnfreunden besucht und somit bis zu ihrer Stillegung 1978 bekannt wurde, trifft dies für die beiden Stadtbahnen nicht zu; sie wurden bereits 1956 bzw. 1965 stillgelegt. Über alle drei Bahnen erfährt der Leser Angaben über Geschichte, Fahrzeugpark, Bahnanlagen und Betriebsführung. Daß die noch vorhandenen bzw. greifbaren Unterlagen eine lückenlose Darstellung der Bahngeschichten nicht mehr ermöglichen, ist zwar bedauerlich, aber nicht zu ändern. Die Abhandlung über die Forster Stadteisenbahn hätte jedoch an einzelnen Stellen übersichtlicher gegliedert werden müssen. So wird erst auf Seite 14 der Stadtbahnhof Forst erwähnt, im Bild 1.1. fehlt er gänzlich und Näheres ist nicht zu erfahren. Oder: Im Kapitel 1.1. (Seite 11) wird auf die Regelspurloks der Forster Stadteisenbahn eingegangen, und erst im Abschnitt 1.3. ist erklärt worden, wozu diese Maschinen dienten.
Der Beitrag über die Spremberger Stadtbahn ist wesentlich klarer, verständlicher gegliedert. Er liest sich einfacher, ist übersichtlicher.
Die Geschichte der Waldeisenbahn Muskau enthält zahlreiche und bisher unbekannte Angaben. Das Ergebnis der zweifellos umfangreichen Recherchen kann sich sehen lassen.
Leider fallen aber auch in diesem Kapitel einige unklare Darstellungen auf, die das Verstehen ausgewählter Zusammenhänge erschweren. So im Abschnitt 3.1.: Auf den Seiten 58 und 59 wurde die chronologische Reihenfolge nicht eingehalten. Diente die Bahn nun dem öffentlichen Verkehr (Seite 81 erste Spalte unten) oder nicht (Seite 82 erste Spalte bzw. Seite 125 erste Spalte unten)? Hinzu kommen mitunter recht umständlich ausgeführte und somit schwer zu verstehende Formulierungen, wie beispielsweise auf Seite 93 (Werkstätten und Lagepläne des Bahnhofs) bzw. Seite 96 oben.

Dieses Buch ist dennoch eine Bereicherung für alle Freunde der kleinen und großen Eisenbahn und schließt eine Lücke in der Veröffentlichungspalette über Schmalspurbahnen in unserem Lande.

Wolf-Dietger Machel

Falls die auf dieser Seite besprochenen Bücher beim Buchhandel vergriffen sind, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

Vorschau

Im Heft 2/86 bringen wir u. a.:

Eisenbahn-Jubiläen bis zum Jahr 1990;
Zur Geschichte der Verbundlokomotiven;
Kleinbahn Klockow–Pasewalk (2. Teil und Schluß);
Kleine Eisenbahn zur Stunde Null (2. Teil)
Gartenbahntreffen in Radebeul;
Ein Güterwagen: Vorbild und Modell.
Lokmodelle in TT.

modell eisenbahner anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2.

Verkaufe H0-Heimanlage, 1,25 mm × 2,20 m, viel Zubehör, nur zusammen f. 750,– M. Kuntzsch, 8210 Freital, Sörgelstr. 12

Verkaufe klappb. TT-Schrankanlage, 2,00 m × 1,60 m × 0,40 m, Restanl., kpl., 1250,– M; Schaltpult m. Trafos, kpl., 500,– M; stab. Wagenkiste, 250,– M; (Dieselloks, versch. Wagen/Zubehör, DDR), alles kpl. 3000,– M. Auch Einzelverkauf od. Teilzahlg. möglich. Schmidt, 7024 Leipzig, Emil-Schubert-Straße 3

Verkaufe Modellbahnplatte Nenngr. H0 Pilz, 2,80 m × 1,80 m, klappbar, 3 Fahrkreise und 1 Fahrleitung, 27 Weichen, 23 Signale, 10 Loks, 40 Waggons, 1 Triebwagenzug und Zubehör, für 2500,– M. Kirchenwitz, 2200 Greifswald, M.-Planck-Straße 7

Verkaufe Modelleisenbahn, Nenngr. TT, Loks, Wagen u. Zubehör, 700,– M (nur zus.) sowie Atlas Weltverkehr, 68,– M. Bernd Brett, 1833 Rhinow, Bahnhofstraße 8

Verkaufe „me" 1976 – 6/1982 für 40,– M. Träder, 2402 Wismar, R.-Arndt-Str. 22a

Verkaufe Modellbahnanl. TT, Motiv zweigl. Hauptbahn m. mittl. Durchgangsbf., 2 m × 1,25 m, 550,– M. Hilmar Juckenack, 4350 Bernburg, Martinstr. 13

Verkaufe Bücher über Modelleisenbahn. Bei Interesse Liste anfordern (m. Freiumschlag)! H. Ahland, 1272 Neuenhagen, Damerowstraße 29a

Biete „me" Jahrg. 1970–81, gebunden, Modelleisenb.-Kalender 1978, 79, 82, 84, „Rübelandb.", „Leipz.-Dresdn. Eisenbahn-Comp.", „Modellb.-Lexikon", Ellok-Archiv. Suche „Reisen m. d. Dampfbahn", „BR 44", „Spreewaldbahn", „Dampflok in Glasers Annalen", „Steilrampen über d. Thür. Wald", „Von Sonneberg nach Probstzella", BR 42 (H0). Heidbrink, 5500 Nordhausen, Hohe Kreuzstraße 11

Verkaufe Modellbahnmaterial der Nenngr. N (12 Loks, 30 Wagen, über 500 versch. Gleisstücke, viel Zubehör), gut erhalten, z. T. neuwertig, nur zusammen für 1200,– M. Rudolf Herschel, 6860 Wurzbach (Thür.), Lehestener Straße 15, Tel.: 4 37

Verkaufe „me" Jahrg. 1952–1981, in Kunstledereinband, '82–'83 ungeb., nur kompl., 450,– M. J. Stahl, 1162 Berlin, Assmannstraße 39

Verkaufe Modelleisenbahnplatte TT (1 m × 2 m), abklappb., mit Geländegestaltung, 400,– M. Meißner, 4500 Dessau, Otto-Langwagen-Straße 56

Suche „me" Heft 1, 2, 3/83, Heft 6/85 sowie BR 89 in H0. W. Brieger, 6570 Zeulenroda, Windmühlenstraße 4

Suche für Nenngr. N BR 55, BR 36, BR 110, BR 132 sowie Bahnübergang. M. Körner, 8270 Coswig, K.-Liebknecht-Straße 95

Suche „Die Dampflokomotive" und „Güterwagen-Handbuch". Biete „Straßenbahn-Archiv 3". Maruhn, 1400 Oranienburg, Saalfelder Straße 20

Suche i-Kupplungen, Kleinserienbauteile, BR 44, H0-Kataloge. R. Kehl, 4900 Zeitz, v.-Harnack-Straße 3

Suche zur BR 35 jegliche Unterlagen, auch Fotos (auch leihweise). M. Geiger, 8020 Dresden, Reicker Straße 20

Suche in $H0_m$ Lokomotiven BR 99, Gepäck-, Personen- u. Güterwagen sowie Rollwagen zu kaufen. Michael Amende, 7290 Torgau, Puschkinstraße 5a

Suche Eisenbahnfrachtmarken der deutschen Staats- und Privatbahnen vor ca. 1925 und Eisenbahnkursstempel auf Belegen. Schlegel, 1035 Berlin, Dolziger Straße 10

Biete BR 80, BR 24, 6 Wagen, Schienen, Spur S, BR 65, BR 55 in N, BR 66, BR 50, BR 89, BR 75, BR 64, BR 24, E 46, Ellok CC 7001 mit 4 Wagen in H0, Silverlines-Zug, orig. TT, 6 Oberlichtwagen (Schicht) H0. Suche BR 84, BR 91, H0, BR 99, $H0_e$-Personen-, Güter- u. Rollwagen (HERR), $H0_e$. Zuschriften an: Gunter Rau, 9611 Glauchau, Tunnelweg 46

Biete Modelleisenb.-Kalender 1978, 79, 82, 83, Modellbahnanlagen 1964, Eisenbahn-Jahrb. 64–73, 75–77, 80–83, transpr. Taschenlexikon, „Eisenbahnsignale A–Z", Preuß „Die Spreewaldbahn". Suche dring. „Die Meckl.-Pomm. Schmalspurbahn". Tausch bzw. Wertausgl. Jenz, 2200 Greifswald, Kröpeliner Wende 8

Suche Tfz.-Eigenbaumodelle in TT und Schmalspurloks und Wagen in H0. Biete im Tausch in H0 BR 23, 42, 50, 64, 66, 75, 80, 81 und 89; „me" Jahrg. 1–23 zu kaufen gesucht. Zuschriften an: Jürgen Biber, 9044 Karl-Marx-Stadt, Dr.-S.-Allende-Straße 204

Biete DR-Dampflokfotos ab 1973. Suche ältere H0-Autos. Nur Tausch! Schrödter, 7024 Leipzig, Heinkstraße 4

Biete BR 23 (H0), „Müglitztalbahn". Suche BR 84, 91 (H0), Dampflok-Archiv Bd. 2, Eisenbahn, Spur 0 (aller Hersteller) sowie Literatur. W. Colditz, 9159 Lugau, Sallauminer Straße 46

Suche H0 BR 38^{10-40}, BR 91, 93, 94, VT 135. Biete 2 BR 01^5, zus. 140,– M, E 11, 45,– M, E 42, 45,– M, E 44 (DB), 42,– M, BR 130, 35,– M, Fahrleitungsmaterial, 40,– M (evtl. auch Kauf). Zuschriften an: P. Sommerfeld, 2910 Perleberg, Lenzener Straße 9

Biete „der modelleisenbahner" Jahrg. 1967–83, kompl., im Tausch gegen rollendes Material H0 od. funktionst. Schwebeseilbahn, Standseilbahn, Obus (Eigenb.) pass. zu H0. Augenoptiker C. Preißiger, 8210 Freital, Dresdner Straße 103

Tausch! Biete Ellok-Archiv, Straßenb.-Archiv 1, 3, 4, L.-Archiv Sachsen 1 u. 2, „Die Dampflokomotive", „M.-P. Schmalspurb.", „Als die Züge fahren lernten", M.-elektron.-K., E.-Kal. 84, Geh. v. Dampfl. u. T. (01) H0, M.-Lexikon. Suche „BR 44", „Straßenb.-A. 2", „Schmalspurb.-A.", Dampflok-A., „Windbergb.", „Rübelandb.". U. Martin, 9590 Zwickau, O.-Nuschke-Straße 1d

Tausch v. Eisenbahnliteratur! Biete Eisenb.-Jahrbuch 84, „Dampflok-Archiv 4", „Straßenbahn-Archiv 1", „Brandenburg. Städtebahn", „Links u. rechts d. kl. Bahnen". Suche „Windbergbahn", „MPSB", „Dampflok-Archiv 2", „Triebwagen-Archiv", „Leipz.-Dresdn. Eisenbahn-Comp.". Hans Strohmeyer, 3250 Staßfurt, Am Tierpark 23

Verkaufe H0 E 44, 45,– M, BR 86, 45,– M, Schicht-Speisew., Kesselw., 12,50 M, div. Güterwagen, 2achs. Suche H0 BR 24, BR 64, TT E 70, T 334, BR 120. F. Gitschel, 6800 Saalfeld, Webergasse 24

Biete „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985", „Dampflok-Archiv 4". Suche „Baureihe 01", Dampflok-Archiv Bd. 1 u. 2. Biete in H0 BR 50, 55, 52 Kon., 86. Suche in H0 BR 42, 84, 106, 66. Zuschriften an: Joachim Kißling, 3720 Blankenburg, Marktstr. 34

Tausche Lok 99 ($H0_e$) VI K, 80,– M; H0 BR 24, 64, 80, 89, 28,– M u. 36,– M, gegen Fahrzeuge v. HERR, $H0_m$, H0 91, 84. Harald Estel, 8250 Meißen, Lerchaweg 31, 93/20

Biete H0-Triebtender pr 2'2'T 21,5 u. Wanne, BR 01^5, 52, 55, 86, 89, E 44, N BR 55, 65, Z Gleismat. (Eigenb.), div. Eisenb.-Bücher (Liste). Suche 0 Lit. u. roll. Mat., H0 BR 39, 74, 78, 81, 84, T 3, 92 u. 94, C 4i, BC 4i, C 4 pr 13 (Eigenb. od. Frisuren), „Modellb. Umb. u. Fris.", Griebl./Schadow. Tausche Schild P 35.17 gegen G 56.15. Heinze, 5700 Mühlhausen, Wagenstedter Straße 19

Biete, bevorz. im Tausch, „Dampflok-Archiv 4", Lokarchiv Sachsen 1/2, Straßenb.-Archiv 1, 2, 4, „Windbergbahn", „Brandenburg. Städtebahn", „Müglitztalbahn", „MPSB", „Umzeichnungsplan 1925" 1/2, „Baureihe 44", „Reisen m. d. Dampfbahn", „Schmalspurbahnen in Sachsen", „Dampflok in Glasers Annalen 1911–18", „Zeitschr. f. Kleinbahnen" 1914, „me" 1972–73, gebunden, Modelleisenb.-Kal. 1978, 79, 80, 85. Suche H0 BR 84, 89, Dampflok-Eigenbauten, ETA 177/178, EK 4, Gehäuse BR 84. Alfred Timm, 1040 Berlin, Marienstraße 7

Biete TT Quertragew. 2- o. 3gleis. Su. TT Quertragew. 5gleis. (Kauf/Tausch). J. Hunger, 4500 Dessau, Oechelhäuserstr. 34

Biete umfangr. Märklin H0-Mat. Su. N BR 01, 55 u. a. Dampf- u. Elloks, H0 BR 84, 91, 99 $H0_e$, E 18 (Eigenb.), 94 (Eigenb.). Dietze, 1330 Schwedt, Leninallee 47

Biete in H0 Ellok 6505 (SNCF), Abteilwg. ält. Bauart, Reisezugwg. C 4 Pr 13. Suche in H0 BR 254 od. 250, G-Wg. Glms, Rungenwg. R 63, Zkz-Wg., Reisezugwg. „Altenberg". J. Damm, 7021 Leipzig, Geibelstr. 33

Zur dritten Umschlagseite:

Erstlingswerk

Geprägt durch unsere familiäre Tradition – Vater sowie beide Großväter waren Eisenbahner – wurde ich bereits frühzeitig zu einem Freund der großen und der kleinen Bahnen. Nicht nur aus Lokalpatriotismus bin ich immer wieder von unserer Zittau-Oybin/Jonsdorfer Schmalspurbahn fasziniert. Aus Begeisterung über diese formschönen und kraftvollen Einheitsloks entschloß ich mich im September 1982, eine „unserer" Maschinen nachzubauen. Damals verfügte ich weder über die notwendigen Erfahrungen, noch hatte ich Vorstellungen, welche Probleme beim Bau eines Modells auf mich zukommen würden. Doch es hat mir einfach Freude und Ausgleich zum Alltag gebracht. Bis auf den Motor, die Zahnräder und die Radsätze – letztere mußte ich natürlich vorbildentsprechend verändern – entstand alles ohne fremde Hilfe im Eigenbau. Als Material verwendete ich dafür Messing. Da sich meine $H0_e$-Anlage noch im Planungsstadium befindet, ist die fahrtaugliche Lok zur Zeit nur mit einer „Scharfenberg-Imitation" versehen.

L. Kluge, Olbersdorf

1 Die Vorbildlok 99 1749 für dieses $H0_e$-Modell während ihres Einsatzes: im Bahnhof Bertsdorf fotografiert im Oktober 1984.

2, 3 und 4 Und wie diese Aufnahmen erkennen lassen, hat Lothar Kluge dieses Modell im Maßstab 1:87 sehr exakt nachempfunden. Für einen „Erstling" eine stolze Leistung!

Fotos: Verfasser (1); H. Schöntube, Zittau (2, 3 und 4)

Ebenfalls selbst gebaut: 99 1694

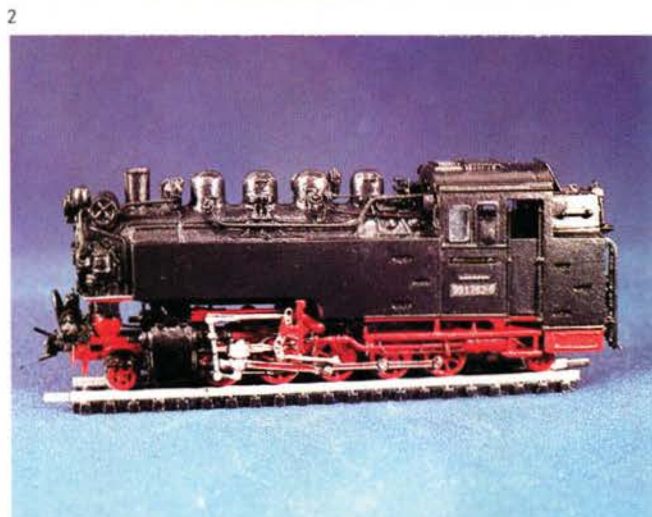
Dieses $H0_e$-Modell einer in den 20er Jahren gebauten bzw. 1965 völlig veränderten ex. sä. VI K (Nachbau DRG) entstand analog einer Konstruktion im „me" Heft 9/1984, Seite 20. Als Vorlagen dienten Skizzen und Fotos des Originals. Das gelungene Modell hat einen Knickrahmen mit isolierten Messingplatinen, über die die Stromzuführung erfolgt. Ebenfalls selbst gefertigt sind die Messingradsätze; das Gehäuse entstand aus Teilen des H0-Modells der BR 86 sowie verschiedenen Kleinteilen. Angetrieben wird das Modell über einen PIKO-Motor (Nenngröße N), Stirnzahnräder und Schneckenwelle auf die erste und fünfte Treibachse.

J. Focke, Leipzig

1



2



3



4



1



2



3



1 und 2 $H0_e$-Modell der Schmalspurlok 99 1694; Führerseite und Heizerseite des Eigenbaumodells von J. Focke, Leipzig.

3 Und das ist das hervorragende Modell „ohne Hut". Näheres über diese Nachbildung der Baureihe 99.6 lesen Sie im nebenstehenden Text.

Fotos: J. Focke, Leipzig

Die neuen TT-Modelle

Ebenfalls zu sehen waren im Oktober am Berliner Fernsehturm die TT-Neuheiten 1985. Über diese Modelle der Baureihe 250, des Eaos und des Container-Tragwagens berichteten wir bereits in den Heften 5 und 10/1985. Lesen Sie dazu auch Seite 18!

Fotos: P. Noppens, Berlin